رسالة ماجستير بعنوان

المصلحة في التأمين البحري

Interest in marine insurance

إعداد الطالبة

عُلا عبد الحفيظ نويران المهيرات

المشرف

أ.د. هاشم رمضان الجزائري

قدمت هذه الدراسة إستكمالاً لمتطلبات الحصول على

درجة الماجستير في القانون الخاص

جامعة الشرق الأوسط

كلية الحقوق

قسم القانون الخاص

2011

بِســـــــــْـــمِ اللهِ الرَحْمنْ الرَحِيمِ

قــال تعــالى:

{ عــَلــمَ الإِنســـــــنَ مَــالــمْ يَعْلــــمْ}

صدق الله العظيم

التفويض

أنا الطالبة عُلا عبد الحفيظ نويران المهيرات أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقياً وإلكترونياً للمكتبات، أوالمنظمات، أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث عند طلبها.

الإسم: عُلا عبد الحفيظ نويران المهيرات

التوقيع:

التاريخ: ٦/٧/٢٠١١

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها " المصلحة في التأمين البحري " وأجيزت بتـــاريخ

٦/ ٧/ ٢٠١١

أعضاء لجنة المناقشة		التوقيع
1. الأستاذ الدكتور هاشم رمضان الجزائري	رئيساً ومشرفاً	
2. د. مؤيد احمد عبيدات	عضو	
3. د. محمد ابراهيم أبو الهيجاء	عضو	

شـــكر وتــقــديــر

الحمد لله الذي بعث رسوله بالهدى ودين الحق. فلك الحمد يا الله حمداً يليق بجلال وجهه وعظيم سلطانه حمداً يملأ السمواتِ والإرض وما بينهما ويملئ ما شاء من شيء بعد ذلك.

ثم من لم يشكر الناس لم يشكر الله.

أتفضل بالشكر :

إلى الأستاذ الدكتور هاشم الجزائري

الذي وقف إلى جانبي ،وكان صاحب اليد البيضاء التي علمتني، والذي ساهم بكــل هذا الجهد.

وإلى كل من علمني حرفاً

لا أملك إلا أن أنحني إجلالاً لشأنهم وإكباراً لقدرهم.

وإلى أعضاء لجنة المناقشة الكرام

لتفضلهم بمناقشة هذه الرسالة ولما سيبدونه من مقترحات تسهم في الإرتقــاء بهــذه الرسالة.

وإلى كل من ساهم في إنجاح هذا البحث

الإهـــــــداء

إلى الأردن...

لا لأن سماءه كقطع الفيروز المتلألئ، ولا لأن مياهه أعذب من السلاف، ولا لأن شمسه قد أنضجتني كتفاح الشام، بل لأن أهله ينطقون بلغة الضاد.

إلى أبي...

الذي إحتواني وطوقني بما وهب، وأغدق علي دونما علة أو سبب، ومـن شـموخه أستمد شموخي وكرامتي، والذي علمني أصول مهنة الحق ونصرت المظلوم، والذي ساهم بكل ما وصلت إليه.

إلى أمي...

التي أستمد من قوتها قوتي، ومن هامتها المرفوعة أبداً عزتي، ومـن يـدها الـى تهدهد بها على وطني نخوتي وعروبتي.

وإلى زوجي..

ذلك النجم الذي يسير بجانبي الى طريق المجد، وأمدني بالقوة والعزيمة،

وإلى هاشم فلذة كبدي...

الذي أمدني بالأمل كلما نظرت الى عينيه، وأدخل الى قلبي السرور ...

وإلى إخوتي جميعاً

الذين هم أزهار حياتي، وشمعة مضيئة في طريقي.

إليهم جميعاً أهدي هذا الجهد المتواضع

فهرس المحتويات

المصلحة في التأمين البحري

إعداد الطالبة

عُلا عبد الحفيظ نويران المهيرات

إشراف الأستاذ الدكتور

هاشم رمضان الجزائري

ملخص

نظراً لما تشكله التجارة البحرية من أهمية في حياة الأمم والشعوب، وحيث أن أهم البضائع في العالم أجمع يتم نقلها والإتجار بها بحراً، ولكثرة المخاطر التي تواجه الرحلة البحرية وطول مدتها ولما تشكله هذه البضائع والسفن من ثروة مالية كبيرة وبالتالي تعرض أصحابها لخسائر مادية كبيرة بحال حصول الخطر البحري، فكان لابد من إيجاد طريقة لتعويض الناس عن هذه الخسائر بحال تحققها، ولا يوجد أفضل من التأمين البحري لتحقيق ذلك. وبذلك يكون للتأمين البحري أهمية كبيرة في التجارة البحرية وتطورها.

لذا هدفت هذه الدراسة لبيان أهمية المصلحة في عقود التأمين البحري، لما لهذا العنصر من دور في صحة وبطلان عقد التأمين البحري.

تكمن أهمية الدراسة في أن إزدهار التجارة الدولية ومساهمة النقل البحري بتحمل العبء الأكبر في نقل البضائع بين الدول وما تتعرض له البضائع من مخاطر كثيرة أثناء نقلها في البحر بسبب طبيعة هذا النوع من النقل مما يتطلب التأمين على السفن والبضائع المحمولة عليها ضد هذه المخاطر، وإنه لا تأمين بلا وجود مصلحة في هذا التأمين.

أما مشكلة الدراسة تكمن في أهمية المصلحة في عقد التأمين البحري وفي كونه ركناً من أركان عقد التأمين البحري. وتوضيح حالات اختلاف قيمة المال المؤمن عليه عن قيمة التأمين زايدة او نقصان. وإيجاد حلول قانونية لحالة تعدد التأمينات. وكيفية تقويم المال المؤمن عليه.

وقد توصلنا الى عدة نتائج خلال هذه الدراسة ومنها أن المشرع الأردني لم يحدد سقفاً أعلى لقيمة التعويض الذي يستحقه المؤمن لحالة التأمين المغالى فيه بحسن نية، على عكس النهج الذي نهجه في التأمين المغالى فيه بسوء نية.

وفي النهاية فإننا نوصي بضرورة وضع سقف محدد لتعويض المؤمن عن حالة التأمين المغالى فيه بحسن نية أسوة بالتعويض بحالة التأمين المغالى فيه بسوء نية.

Interest in marine insurance

Prepared by:

Ola Abed Al- Hafeez N. Al- Mhairat

Supervisor:

Prof. Dr. Hashem Ramadan Al-Jazaeri

Abstract

According to the importance of marine trade in the nations and people life , where the main goods in the whole world transferred and sold by sea, beside the risks which may face the sea trip and its long duration as these goods and ships may cost a huge fortune which leads to a great financial lose when marine danger occur ,so there is no best choice of marine insurance to achieve this ,thus the marine insurance play an important role in the marine trade and its development so the study targeted clarifying the importance of interest in marine insurance contracts ,where this element play a great role in the right or wrong state of marine insurance contract.

The importance of the study to the burgeoning international trade and the contribution of shipping to bear the brunt in the transfer of goods between states what the goods from the many risks during transport in the sea because of the nature of this type of transport, which requires insurance on ships and goods carried out against these risks, and he does not insurance without an interest in this insurance.

The problem of the study lies in the importance of interest in the contract of marine insurance and being an element of the contract of marine insurance. And to clarify the difference of the value of money of the insured value of the insurance Zaida or decrease. And find legal solutions to the case of multiple insurance. Money and how to assess the insured.

We have reached several conclusions in this study, including the Jordanian legislator did not specify a ceiling for the highest value of the compensation due the insurer to the case of excessive insurance in good faith, in contrast to the approach course in inordinate insurance bad faith.

In the end, we recommend the need to develop a fixed roof to compensate the insured for the case of excessive insurance in good faith compensation similar to the situation where excessive insurance bad faith.

الفصل الأول
مقدمة الدراسة

تمهيد

أولاً: فكرة عامة عن موضوع الدراسة:

إن لعقد التأمين أهمية كبيرة في التجارة بشكل عام وبالتجارة البحرية بشكل خاص حيث إن السفن تشكل ثروة كبيرة إذ قد يتجاوز ثمن السفينة الواحدة عدة ملايين من الدولارات. فلا بد من التأمين عليها لحال حدوث أضرار لها وكذلك للبضاعة المنقولة عليها فإنها تمر بفترة نقل طويلة نسبياً بالإضافة للأخطار البحرية التي قد تتعرض لها حيث أن النقل البحري فيه مخاطر كثيرة. ولمواجهة هذه المخاطر فمن غير المألوف أن تكون هناك أية سفينة أو شحنة منقولة بحراً دون غطاء تأميني. فإن مالك السفينة لا يستطيع وحده تحمل الخسائر التي قد تحل بالسفينة أو بتجهيزاتها أو بالبضاعة المنقولة عليها.

إن التأمين البحري هو أول انواع التأمينات ظهوراً حيث وجد أول مستند على هيئة إتفاق نقل للبضاعة كان في إيطاليا وكانت وثيقة التأمين البحرية هذه تغطي تأمين أربع بالات من المنسوجات شحنت من بيزا الى سافونا سنة 1384م وصدرت عن شركة Bollettins delle Assicnraizione .

وإن أول شركة تأمين ظهرت كانت في بريطانيا عام 1718م وهي Royal Exchange Insurance CO. [1]

لكن ماهو التأمين البحري؟

التأمين لغة مشتق من الأمن وهو طمأنينة النفس وزوال الخوف.[1]

---

[1] – الحامد، عمر حامد – 1997– في التأمين البحري – الطبعة الاولى– بدون ناشر– ص 42

أما المادة (296) من قانون التجارة البحرية الأردني فقد نصت على أن (***التامين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة.***)

وترى الدراسة أن المشرع الفرنسي قد نص بتعريفه على أركان عقد التأمين البحري على عكس ما ذهب إليه المشرع الانجليزي الذي لم يتطرق للقسط. وأن كلا المشرعان لم ينصا على المصلحة التأمينية خلال التعريف بشكل مباشر.

ويتبين لنا أنه لا يجب أن يتجاوز التعويض قيمة الاشياء الهالكة، حتى ولو كان مبلغ التأمين أكبر من قيمة الأشياء الهالكة وذلك حتى لا نكون أمام حالة إثراء بلا سبب، وإنما يكون التعويض عن الخسارة الحقيقية.

ومن خلال هذه التعريفات القانونية والفقهية للتأمين البحري نستنتج أن التأمين البحري يقوم على عدة أركان ألا وهي :

1. أطراف عقد التأمين: وهم المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له.
2. الخطر المؤمن ضده.
3. قسط التأمين.
4. مبلغ التأمين (أداء المؤمن).
5. المصلحة بالتأمين.

إلا أن خلافا فقهياً نشأ حول إعتبار المصلحة التأمينية ركن من أركان عقد التأمين وهل يجب توافرها في جميع أنواع التأمين أم بعضه.

---

[1] - معجم الوسيط.

فنرى أن العلامة السنهوري قد إفترض وجود ركن المصلحة في التأمين من الأضرار، أما التأمين على الأشخاص فلا يشترط فيه المصلحة، وهذا لأن المشرع المصري نص صراحة على أن تكون المصلحة التأمينية إقتصادية فافترض أن المصلحة الاقتصادية لا تقوم إلا بالتأمين على الأضرار.[1]

فإذا تخلف ركن من أركان عقد التأمين بطل عقد التأمين. بالنتيجة أيضا فإذا لم تتوافر مصلحة للمؤمن له من عقد التأمين بطل عقد التأمين.

إذن لا تأمين بلا بمصلحة.[2]

وهذا ما أكد عليه القانون المدني المصري بالمادة 766 منه والتي جاء فيها إن (***عقد التأمين ضد الأضرار باطل إذا كانت لا توجد مصلحة للمؤمن له في التعويض في الوقت الذي يجب أن يبدأ التأمين فيه***).[3]

بل وذهب المشرع الفرنسي في قانون التأمين لعام 1930 الى أبعد من ذلك عندما أجاز التأمين على الربح المنتظر في التأمين البحري ثم أقره بالتأمين البري حيث نصت المادة (32) على أن (***كل مصلحة مباشرة او غير مباشرة في عدم تحقيق خطر ما يجوز ان تكون محلا للتأمين***).[4]

وإن موضوع دراستنا هنا سوف يقتصر على مصلحة المؤمن له في التأمين على الأموال بالتأمين البحري.

---

[1] – راجع – السنهوري، عبد الرزاق– ب.س– الوسيط في شرح القانون المدني الجديد – عقود الغرر وعقد التأمين– المجلد السابع– دار الثقافة– القاهرة– ص 1523

[2] – العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق– ص125

[3] – برنامج الموسوعة القانونية– المصدر الدولية لصناعة برامج الكمبيوتر– القانون المدني المصري – نسخة مرخصة بتاريخ 2010/11/30

[4] – السنهوري – مرجع سابق – ص 1526

أي التأمين على السفينة وتوابعها أو البضائع، أجور العمال، السندات المالية بالسفينة، الربح المأمول، أو نفقات التجهيز وحتى على القرض البحري.

أي أنه لابد من وجود مصلحة للشخص المؤمن له من سلامة المال المؤمن عليه، فهذه المصلحة هي التي تدفع الشخص المؤمن له لإبرام عقد التأمين وذلك للحصول على مبلغ التأمين كتعويض له بحال تحقق الخطر المؤمن ضده.

أما إذا لم تكن هناك صلة أو رابطة أو مصلحة للمؤمن له في المحافظة على المال المؤمن عليه من الأخطار المؤمن ضدها فإننا سوف نكون أمام عقد مقامرة وليس عقد تأمين. بحيث يربح المؤمن له إذا وقع الخطر المؤمن ضده، ويخسر إذا لم يقع، ومن هنا تكون مصلحته بوقوع الخطر المؤمن ضده وليس بعدم تحققه للحصول على مبلغ التأمين.

وإن المشرع الاردني لم ينص صراحة وبشكل مباشر على المصلحة بالتأمين وهذا على خلاف ماذهب إليه المشرع المصري الذي اشترط بالمادة (749) من القانون المدني على ***(أن تكون محلاً لعقد التأمين كل مصلحة إقتصادية مشروعة تعود على شخص من عدم وقوع خطر معين).***

وكذلك قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م والذي جاء فيه ***(إن من له مصلحة في إجراء التأمين يجب أن يكون ذا صلة بالرسالة البحرية أو بموضوع التأمين بحيث يكون من مصلحته نجاتها أو نجاته من أي ضرر، أو بوصولها أو بوصوله بسلام كما إنه يتأثر بفقدها أو بفقده أو تلفها أو تلفه بحجزها أو حجزه، أو إنه يحتمل أيه مسؤوليه بخصوصها أو بخصوصه).***[1]

---

[1]- الحكيم، جمال –1979–التأمين البحري– مطبعة القاهرة الجديدة – ص 40

أما المشرع الفرنسي فقد نص عليها في المادة (32) من قانون التأمين لسنة 1930 بقوله ***(إن كل شخص له مصلحة في صون الشيء يجوز له أن يؤمن عليها وكل مصلحة مباشرة او غير مباشرة تعود من عدم تحقق الخطر يجوز أن تكون محلا للتأمين)***[1].

ولكن بالرجوع الى القواعد العامة الورادة بالقانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976 وللمادة (166) منه والتي تنص على أنه ***(لا يصح العقد اذا لم تكن فيه منفعة مشروعة لعاقديه)*** يتبين لنا أنه لصحة أي عقد كان فلا بد من وجود منفعة مشروعه للعاقدين وهو السبب المشروع والباعث المشروع لإبرام العقد.

إذن فلا بد من وجود سبب مشروع أو منفعة مشروعة تعود على العاقدين من وراء العقد حتى تتحقق صحة العقد.

وهذا ما اكد عليه المشرع الاردني أيضاً في المادة (313) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972 حيث جاء فيها ***(موضوع التأمين كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد تاميناً للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الانشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والأغذية وأجور البحارة وأجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المأمول وبالإجمال كل الاشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة)***.

وهذا يعني إنه لا بد من وجود مصلحة للمؤمن له من وراء إبرام عقد التأمين حتى يصح عقد التأمين.

فالمصلحة لغة هي الفائدة والمنفعة.

إلا أن المشرع الأردني لم يعرف المصلحة أو المنفعة المشروعة.

---

[1] –السنهوري – مرجع سابق – ص 1523

وبالرجوع الى تعريف القانون الفرنسي للمصلحة نجد إنهـــا (***حـــق أو رابطـــة تتعلـــق بموضوع عقد التأمين تتمثل هذه الرابطة بالمحافظة على الشيء محل التـــأمين أو بعـــدم وقوع خطر عليه***).[1]

وعلى الرغم من أن المشرع الأردني لم يعرف المصلحة إلا أنه أكـــد علـــى وجـــوب توافرها لصحة عقد التأمين البحري فقد جاء بنص المادة (1/937) من القانون المدني (***يجب على من يؤمن على شيء او مصلحة لدى اكثر من مؤمن ان يخطر كلا مـــنهم بالتامينـــات الاخرى وقيمة كل منها وأسماء غيره من المـــؤمنين***) وهـــذا مـــا أكـــدت عليـــه المـــواد (932،938) من ذات القانون.

إذا يشترط أن تكون هناك رابطة أو مصلحة بين المال المؤمن عليـــه (موضـــوع عقـــد التأمين) وبين المؤمن له وهذه المصلحة هي التي دفعت المؤمن له لإبرام عقد التأمين وذلـــك للحصول على التعويض الناتج عن الضرر المؤمن ضده على المال المؤمن عليه.

وبالتالي يظهر لنا أن مبلغ التأمين يجب أن لا تزيد قيمته على قيمة المال المؤمن عليـــه حتى لا نكون أمام حالة إثراء بلا سبب. وهذا ما أكد عليه المشـــرع الأردنـــي فـــي قـــانون التجارة البحرية في أكثر من موضع ومنها المادة (325) والتي جاء فيها (***يتحـــتم أن يكـــون التأمين البحري عقد تعويض على الرغم من كل إتفاق مخالف ولا يجوز أن يجعل الشخص المؤمن له، بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليهـــا لـــو لـــم يقـــع الطارئ.***) والمادة (326) والتي تنص (***يحق للشخص ان ينشئ بقدر ما يشاء مـــن عقـــود التامين على شئ واحد بشرط أن لا يجني من تراكم هذه العقود نفعا يفوق الهـــلاك الـــذي لحق به***).

[1] - العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق – ص 671

وبناء على ما تقدم فقد إخترت أن تكون المصلحة في التأمين البحري موضوعاً لرسالتي هذه.

ثانياً: مشكلة الدراسة:

إن مشكلة الدراسة تكمن في أهمية المصلحة في عقد التأمين البحري وفي كونه ركناً من أركان عقد التأمين البحري وإزالة اللبس الحاصل – لدى البعض – بين المصلحة التأمينية والخطر المؤمن عليه.

وتحديد منهم أصحاب المصلحة في التأمين البحري، وتوضيح الوضع القانوني للمال المؤمن عليه من قبل الدائنين وما ستؤول إليه بوليصة التأمين التي أبرمت من قبل الغير، أو من قبل صاحب القرض البحري، ومعرفة من يحق له المطالبة بمبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه. والتعريف بقيمة هذه المصلحة التأمينية والحلول المطروحة لحالات إختلاف مبلغ التأمين عن قيمة المال المؤمن عليه، والحلول القانونية بحال تعدد التأمينات ومدى تأثير حسن وسوء النية بهذه الحالة.

ومن هنا يظهر لنا أن هناك العديد من الإشكاليات التي تحتاج لدراسة وتوضيح.

ثالثاً: هدف الدراسة

إن هدف هذه الدراسة بيان أهمية المصلحة في عقد التأمين البحري وبيان الفرق ما بين المصلحة بالتأمين والخطر المؤمن عليه وبيان أصحاب المصلحة بالتأمين البحري وما هي قيمة هذه المصلحة وماهي العلاقة بين مبلغ التأمين و قيمة الشيء المؤمن عليه وتسليط الضوء على حالة تعدد التأمينات. في قانون التجارة البحرية الاردني وقانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906.

وذلك لإضافة دراسة جديدة الى الدراسات الموجود بالمكتبة الأردنية بشكل خـــاص وإزالـــة الخلط بين ركن المصلحة وغيره من الأركان والشروط في التأمين البحري.

رابعاً: أهمية الدراسة

تكمن أهمية الدراسة في أن إزدهار التجارة الدولية ومساهمة النقل البحري بتحمـــل العـــبء الأكبر في نقل البضائع بين الدول وما تتعرض له البضائع من مخاطر كثيرة أثنـــاء نقلهـــا فـــي البحر بسبب طبيعة هذا النوع من النقل مما يتطلب التأمين على السفن والبضائع المحمولة عليها ضد هذه المخاطر، وإنه لا تأمين بلا وجود مصلحة في هذا التأمين ونظراً للخلط الحاصـــل فـــي مفهوم المصلحة التأمينية فإن تسليط الضوء على هذا المفهوم في ظل قانون التجـــارة البحريـــة الأردني رقم (12) لسنة 1972. والقوانين ذات العلاقة سوف يخدم شركات التأمين والباحثين في هذا المجال وكذلك القضاء والمحامين.

خامساً: أسئلة الدراسة

1. ما أهمية المصلحة في عقد التأمين؟
2. كيف تتم التفرقة بين المصلحة والخطر كركن من أركان التأمين؟
3. من هم أصحاب المصلحة في عقد التأمين البحري؟
4. هل يحق لصاحب القرض البحري إبرام عقد التأمين؟
5. ما قيمة المصلحة و ماهو نطاق هذه المصلحة القابلة للتأمين عليها؟
6. ما الحلول القانونية بحال تعددت التأمينات ؟

سادساً: حدود الدراسة:

تشمل الدراسة القوانين والأنظمة المتعلقة بالتأمين بشكل مباشر وغير مباشر خلال فترة كتابة هذه الرسالة. وفيما يتعلق بمجالها التطبيقي فهو مجال شركات التأمين وشركات النقل ومؤسسات البحث العلمي.

سابعاً: محددات الدراسة:

لا توجد قيود تحد من تعميم نتائج البحث على مجتمع الدراسة.

ثامناً: المصطلحات الاجرائية

عقد التأمين البحري: هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة. كماعرفتها المادة (296) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972.

المصلحة التأمينية: حق أو رابطة تتعلق بموضوع عقد التأمين تتمثل هذه الرابطة بالمحافظة على الشيء محل التأمين أو بعدم وقوع خطر عليه[1]. ويقصد بها أن يكون للمؤمن له للمستفيد مصلحة في عدم وقوع الخطر المؤمن منه[2].

الخطر المؤمن ضده: هوحادثة محتملة الوقوع لا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد المتعاقدين وحدها وعلى الخصوص إرادة المؤمن له [3].

---

[1] – العطير، عبد القادر – مرجع سابق – ص 671

[2] – السنهوري – مرجع سابف – ص 1523

[3] – شرف الدين، احمد– ب. س ، احكام التأمين – الطبعة 3– ب.ن– ص 115

قسط التأمين: وهو المقابل المالي الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن لتغطية الخطر المؤمن منه.[1]

مبلغ التأمين (أداء المؤمن): وهو المال الذي يدفعه المؤمن الى المؤمن لــه في حالة وقوع الخطر وذلك حسب الشروط الموجودة فــي عقــد التأمين[2].

القيمة المقبولة للسفينة: تحتوي القيمة المقبولة عن السفينة كل تفرعاتها الشائعة ولا سيما الأغذية وسلفات البحارة والأجهزة وكل النفقات ما لم يكن بالإمكــان إثبــات تعلق بعض هذه النفقات بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة.3

تاسعاً: الإطار النظري والدراسات السابقة:

• الإطار النظري:

سوف نتناول في هذه الدراسة المصلحة في التأمين البحري حيث يتكون الفصل الأول مــن المقدمة التي تتضمن الأطار العام للدراسة. أما الفصل الثاني فإنه سوف يتطرق لمفهوم التــأمين البحري ومفهوم المصلحة فيه وأهميتها حيث سيقسم هذا الفصل الى مبحث أول سنتطرق فيه الى مفهوم التأمين البحري نعرف في المطلب الأول منه التأمين البحــري وفــي المطلــب الثــاني سنتطرق لخصائص التأمين البحري، أما المبحث الثاني فسوف يخصص لمفهوم المصــلحة فــي عقد التأمين البحري حيث سنتطرق في المطلب الأول الى تعريف المصلحة فــي عقــد التــأمين البحري وفي المطلب الثاني سنتطرق الى ما يختلط بالمصلحة من مفاهيم في التأمين البحري.

---

[1] – السنهوري – مرجع سابق– ص 1144

[2] – راجع . احمد، احمد محمد لطفي – 2006– نظرية التــأمين المشكلات العملية والحلــول الاســلامية– دار الفكر الجامعي– عمان – ص 78

[3] – المادة 314 من قانون التجارة البحرية – مرجع سابق.

أما المبحث الثالث فسيكون عنوانه أهمية المصلحة في التــأمين البحــري وأصــحاب هــذه المصلحة وسيقسم هذا المبحث الى مطلبين نتطرق بالمطلب الأول الى أهميــة المصــلحة فــي التأمين البحري وفي المطلب الثاني نتطرق الى أصحاب المصلحة في التــأمين البحــري. أمــا الفصل الثالث فسنخصصه للتعريف بقيمة المصلحة التأمينية وما يتصل بها في القانون البحــري. وسنتطرق في المبحث الأول من هذا الفصل الى التعريف بقيمة المصلحة التأمينية فــي القــانون البحري، أما المبحث الثاني فسوف يخصص لما يتصل بالمصلحة التأمينية في القانون البحــري وسيكون المطلب الأول من هذ المبحث مخصص لقيمة السفينة والقيمة المقبوله لها، أما المطلــب الثاني فإنه سيخصص لقيمة البضاعة والقيمة المقبوله لها.

أما الفصل الرابع من هذه الدراسة فقد خصص لأنواع العلاقة بين مبلــغ التــأمين والمــال المؤمن عليه وتعدد التأمينات، حيث تم التطرق في المبحث الأول من هذا الفصل لأنواع العلاقــة بين مبلغ التأمين والمال المؤمن عليه وقد تم التطرق في المطلب الأول منه الى حالــة تســاوي مبلغ التأمين لقيمة المال المؤمن عليه وفي المطلب الثاني تم التطرق لحالة إختلاف مبلغ التــأمين عن قيمة المال المؤمن عليه وتناولنا هذا المطلب في فرعين خصص الفرع الأول لحالة تجــاوز مبلغ التأمين لقيمة المال المؤمن عليه، أما الفرع الثاني فقد خصص لحالة تجــاوز قيمــة المــال المؤمن عليه لمبلغ التأمين. أما المبحث الثاني من هذا الفصل فقد تطرقنا فيه لحالة تعدد التأمينات وقد قسمناه الى مطلبين المطلب الأول منه تكلمنا فيه عن حالة تعدد التأمنيات بحسن نيــة وفــي المطلب الثاني تكلمنا فيه عن حالة تعدد التأمنيات بسوء نية.

أما الفصل الخامس من هذه الدراسة فقد جعلنا منه خاتمه لهذه الدراسة حيث تتضــمن هــذه الخاتمة النتائج والتوصيات التي توصلت اليها من خلال هذه الدراسة.

- **الدراسات السابقة:**

- على الرغم من البحث المطول عن دراسات عربية سابقة تتخصص بالمصلحة بالتأمين البحري ألا إنني لم أجد، لكن خلال هذا البحث وجدت عدة أبحاث في مواضع متفرقة في التأمين البحري وتتطرق وبشكل عابر للمصلحة التأمينية ومن هذه الابحاث:

1. غانم، علي بن – 1997– التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني– رسالة ماجستير – جامعة الجزائر.

وتعرض فيها الباحث لدراسة التأمين البحري بشكل عام وتطرق بشكل بسيط للمصلحة التأمينة بصفتها ركن من اركان عقد التأمين فلم يبين أهمية المصلحة ومن هم أصحاب المصلحة بالتأمين وماهو نطاق المصلحة القابلة للتأمين عليها، وقد تعرض لشرح أحكام التأمين البحري وفقا للقانون الجزائري.

فيما يتعلق بإختلاف دراستي عن هذا البحث فهو أن هذا البحث جاء لدراسة التأمين البحري ككل دون التركيز على نقطة من نقاط التأمين البحري أما هذه الدراسة فهي تركز على دراسة كركن مهم من أركان التأمين البحري وهو المصحلة التأمينية، فكما مر معنا سابقا حول الخلاف الفقهي في مدى إعتبار المصلحة التأمينية ركن من أركان عقد التأمين أم شرط للصحة وبينا أن أغلب الفقهاء قالوا إنه بالتأمين من الأضرار تكون المصلحة ركن من أركان عقد التأمين[1]. وإن دارستنا ستركز على جانب التأمين البحري من الأضرار (التأمين على السفينة، البضاعة، القرض

[1] – راجع– فرج، توفيق حسن–1986– أحكام الضمان (التأمين) في القانون اللبناني– دار الجامعة – بيروت– ص 53

البحري...) وليس التأمين البحري على الأشخاص من (ربان، بحارة، ومسافرين...)، وقد أتت هذه الدراسة وفقاً لنصوص وقواعد وأحكام القانون الأردني.

2. مصطفى، حسنة "محمود صابر" -2008- وثيقة التأمين العائمة- رسالة ماجستير- جامعة عمان العربية.

وتعرضت فيها الباحثة الى دراسة مختلفة كلياً عن دراستي في هذا البحث حيث تطرقت هي أيضاً الى جزئية في عقد التأمين البحري ألا وهي وثيقة التأمين العائمة ولم تعالج أركان عقد التأمين البحري ولم تتطرق لموضوع المصلحة التأمينية وهي بذلك تختلف إختلاف كلي وجوهري عن هذه الدارسة حيث إنني قد تناولت موضوع المصلحة التأمينية في التأمين البحري دون التعرض لموضوع وثائق التأمين وأشكالها حيث ان الباحثة تعالج في بحثها نوع من أنواع أو أشكال وثائق التأمين البحري ويسمى الوثيقة العائمة.

3. يعقوب شيرين - 2010- الخطر في التأمين البحري- رسالة ماجستير- جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا.

فهذه الدراسة تناولت ركن من أركان عقد التأمين البحري ألا وهو ركن الخطر والذي يعتبر أهم أركان عقد التأمين ولم تتطرق للتفرقة بين ركن الخطر وركن المصلحة التأمينية. وهي بذلك تختلف إختلاف كلي وجوهري عن هذه الدراسة حيث إننا قد تناولنا فيها دراسة ركن المصلحة التأمينية وبيان أوجه الإختلاف بينه وبين الخطر المؤمن منه لإزالة اللبس الذي يقع فيه البعض بين الخطر والمصلحة في التأمين البحري دون توسع في شرح الخطر المؤمن منه.

عاشراً: منهجية الدراسة

- منهج البحث المستخدم :

  - أن المنهج العلمي الذي إعتمدت عليه عند إعداد هذه الدراسة هو أسلوب البحث النوعي لأحكام وقواعد المصلحة في التأمين البحري بقانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 والقوانين ذات العلاقة .
  - تحليل لأحكام القضاء.
  - مراجعة شركات التأمين.

الفصل الثاني

مفهوم التأمين البحري ومفهوم المصلحة فيه وأهميتها

بعد هذا المدخل البسيط والذي من خلاله أصبح لدينا فكرة عن نشأت التأمين البحري فلا بد لنا من بالقيام بتعريف التأمين البحري في المطلب الأول من هذا المبحث الاول، وفـــي المطلـــب الثاني منه سوف نستعرض خصائص عقد التأمين البحري، وفي المبحث الثاني سنتناول تعريـــف المصلحة في عقد التأمين البحري من خلال تقسيمه الى مطلبين المطلب الأول نتناول فيه تعريف المصلحة التأمينية من منظور التأمين البحري وندرس ما يخـــتلط بالمصـــلحة التأمينيـــة مـــن مصطلحات أخرى وسنتناول به عنصر الخطر في التأمين البحري، وفي لمبحث الثالث ســـنتناول أهمية ووقت وجود المصلحة في التأمين البحري في المطلب الأول منه وفـــي المطلـــب الثـــاني نستعرض فيه أصحاب هذه المصلحة التأمينية.

المبحث الأول

مفهوم التأمين البحري

قبل الدخول في تعريف وتوضيح مفهوم التأمين البحري لابد من بيان ملخص لنشـــأت هـــذا النوع من أنواع التأمين وإعطاء نبذة تاريخية عنه.

يعتبر التأمين البحري أول أنواع التأمين وأقدمها على الاطلاق وأصل التأمين البحري هـــو عقد القرض البحري الذي عرفته الجماعات القديمة قبل الميلاد بضمان السفينة والبضاعة وقـــد إزدهر عقد القرض البحري على السفينة في إيطاليا في بداية القرن الثالث عشر حتـــى صـــدور قرار بتحريمه من البابا، فقد عرفت المادة (285) من قانون التجارة البحرية الاردني رقـــم (12)

لسنة 1972 عقد الاستقراض البحري بانه (***عقد يقرض به مبلغ بضمانة السفينة او الحمولة على ان يضيع القرض على المقرض اذا هلكت الاشياء المخصصة بالدين بحادثة بحرية قاهرة وان يرد له القرض مع الفائدة البحرية أي الفائدة المتفق عليها ولو تخطى مقدارها الحد القانوني اذا وصلت هذه الاشياء سالمة).***

فظهر التأمين البحري إنطلاقا من هذه الفكرة وقد كان يطلق عليه عقد بيع معلق على شرط فاسخ حيث يقوم شخص بشراء السفينة وماعليها من بضاعة وسائر الاشياء المؤمن عليها بثمن معين يدفعه المشتري إذا لم تصل السفينة، ويتضمن العقد شرطاً فاسخاً مفاده أن البيع ينفسخ إذا وصلت السفينة سالمة لميناء الوصول مع تعهد صاحب السفينة بدفع مبلغ معين للمشتري مقابل المخاطرة ثم تحول الى عقد تأمين.[1]

وأول وثيقة تأمين بحري ظهرت عام 1384م في إيطاليا وكانت تغطي تأمين أربع بالات من المنسوجات التي شحنت من بيزا الى سافونا كما مر معنا سابقا.

ودخل التأمين البحري فرنسا في القرن الخامس عشر ولم تقنن أحكامه إلا في القرن السادس عشر وإن أول شركة تأمين انشأت في بريطانيا عام 1718م تحت إسم Royal Exchange Insurance(0co) وقد منحت رخصة ملكية لتأمين أجسام السفن والبضائع المملوكة للشركة والغير[2].

وفي عام 1860م ظهر مقهى اللويدز في لندن حيث كان يلتقي أصحاب السفن والتجار لتبادل المعلومات ومتابعة أخبار السفن حتى صدر قانون لويدز سنة 1911 م وعدل بقانون سنة

---

[1]– الكيلاني، محمود–2006–المبادئ الاساسية للتأمين –البرنامج التاهيلي (مبادئ وتطبيقات التامين) الاتحاد العام لشركات التامين– ص 86

2 – الحامد، عمر حامد–مرجع سابق– ص 42

1925م والذي منح اللويدز سلطات أوسع من الناحية الدستورية وظهر أول قانون تجارة بحرية في انجلترا عام 1906م والذي أرسى بدوره مبادئ التأمين وهي:

مبدأ حسن النية. مبدأ المصلحة التأمينية. مبدأ التعويض. ومبدأ الحلول.[1]

وهذه المبادئ ميزت بين عقد التأمين وعقد المقامرة.

وتعتبر وثيقة التأمين البحري الإنجليزية من الوثائق العالمية إذ تستند أحكامها الى نصوص هذا القانون والتي تتخذها شركات التأمين في كافة أنحاء العالم أساساً لعمليات التأمين البحري التي تجريها بإستثناء مؤسسة اللويدز إذ أن لها وثيقتها الخاصة بها وهي وإن إختلفت شكلاً وصياغة عن الوثيقة الإنجليزية إلا إنها متحده معها من حيث مصدر قواعدها. ولا تشذ شركات التأمين في الوطن العربي عن هذه الوثائق.[2]

وبعد هذه المقدمة عن نشأت التأمين سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين هما:

المطلب الأول: تعريف التأمين البحري

المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحر

المطلب الاول

تعريف التأمين البحري

- تعريف التأمين لغةً:

التأمين مشتق من الأمن وهو طمأنينة النفس وزوال الخوف.[3]

---

1 – سفاريني، بهاء الدين– 2006– التأمين بالبحري من الماضي الى الحاضر– البرنامج التاهيلي في التأمين "مبادئ وتطبيقات التأمين". الاتحاد العام لشركات التأمين ص 1

[2] . النبهاني . حسين. ب. س – الإتحاد العام لشركات التأمين– الأمانة العامة– قانون التأمين البحري الإنجليزي– الجزء الاول– ص 1

[3] - معجم الوسيط- مرجع سابق.

- تعريف التأمين قانوناً:

فقد عرفته المادة (296) من قانون التجارة البحرية الأردني حيث نصت على ان (***التامين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة.***)

وأما المادة (1) من القانون البحري الفرنسي لعام 1967فقد جاء فيها بانه (**عقد يلتزم *بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله وذلك نظير قسط معين*) *1***

أما القانون الإنجليزي للتأمين البحري لسنة 1906م فقد نص في المادة (1) على ان التأمين البحري هو(***العقد الذي يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له بالشكل وإلى المدى المتفق عليه في مواجهة الخسارات البحرية أي الخسارات التي تتصل بالمخاطرة البحرية.***)

وترى الباحثه أن المشرع الفرنسي قد نص بتعريفه على بعض أركان عقد التأمين البحري على عكس ما ذهب اليه المشرع الانجليزي ، ونرى أن المشرع الأردني قد تأثر كثيرا بالنص الفرنسي فهو أقرب ما يكون الى النص الفرنسي حيث أن كلا النصين قد تطرق لذكر بعض أركان عقد التأمين على عكس ماذهب إليه المشرع الإنجليزي الذي لم يتطرق للقسط. وإن جميع هذه التشريعات لم تأت على المصلحة التأمينية خلال التعريف بالتأمين البحري بشكل مباشر وإنها جميعا قد أكدت على الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري. إلا أنه وبالرجوع الى تعريف القانون الأردني نرى أن المشرع قد بين أن التعويض يكون عن هلاك حقيقي لقيمة ما مؤمن

---

[1]–العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق– ص 598

عليها وأكد مرة أخرى على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة. وهـذا علـى عكـس ماذهب إليه كل من المشرع الفرنسي والإنجليزي يحث أنهما ذكرا (خسـارة) وبـرأي الباحثـة المتواضع ومن هذه الناحية فإن كلا النصين الفرنسي والانجليزي كانا موفقين أكثر من المشـرع الأردني باستخدامهما لمصطلح الخسارة بإعتبارها أشمل وأوسع من نص المشرع الأردني حيث أن هنالك العديد من الأشياء التي قد تدخل في باب الخسارة ومنها التعويض عن الكسب الفائـت كما سيمر معنا خلال هذه الدراسة. وبهذا يكون التعريف الفرنسي هو أفضـل هـذه التعـاريف يحيث انه أقرب ما يكون الى ان يكون جامع مانع لتعريف التأمين البحري.

- تعريف التأمين فقها:

وقد عرفة الفقيه ريبير George Ripert بأنه (***العقد الذي يقبل بمقتضاه شخص يسـمى المؤمن أن يقوم بتعويض آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي يلحقـه بمناسـبة إرسـالية بحرية ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء ، نظير قسط وفي حدود مبلغ معين علـى أن لا يتجاوز قيمة الأشياء الهالكة***).1

أما الفقيه الفرنسي بلانيو فعرف عقد التأمين بأنه (***عقد يلتزم بمقتضاه طرف يسمى المؤمن ، بأنه سوف يقوم بتعويض طرف أخر يسمى المؤمن له في حاله وقوع الخطر المـؤمن منـه وتعرضه لخسارة احتماليا ، ولكن ذلك بمقابل دفع المؤمن له مبلغ من النقود ويسمى القسـط إلى المؤمن***).[2]

---

[1] – نقلا عن الشـحف، سـلطان – بحـث بعنـوان عقـد التـأمين بـالبحري – المنشـور علـى الموقـع الالكترونيwww.shatharat.net وتم الدخول اليه بتاريخ 2010/11/25

2 – المرجع السابق.

وترى الباحثة من خلال هذان التعريفان ان تعريف الفقيه بلانيو يعتبر أفضل مـــن تعريـــف الفقيه ريبير حيث ان تعريف الفقه بلانيو قد وضح احتمالية أن يكون التعــويض عــن خســـارة إحتمالية فهو لم يشترط أن تكون الخسارة حقيقية حتى يستحق المؤمن له التعويض وبهذا يكــون قد شمل حالة ضياع البضاعة المؤمن عليها في البحر واستحقاق المؤمن له التعويض عنها حتى وإن وجدت بعد حصول المؤمن له على التعويض. إلا أن الفقيه ريبير أكد بتعريفه علـــى قيمـــة التعويض وعلى إن لا يتجاوز قيمة الاشياء الهالكة حتى لا يكون من باب الإثراء بلا سبب.

ومن خلال هذه التعاريف يمكننا استخلاص تعريف لتأمين البحري بأنه (عقد يلتزم بموجبـــه المؤمن بأن يعوض المؤمن له او صاحب المصلحة التأمينية عن الضرر الذي يلحـــق بـــه فـــي معرض رحلة بحرية عن الخسائر التي يتعرض لها مقابل قسط التأمين على ان لا تتجاوز قيـــة التعويض قيمة الاشياء الهالكة.)

المطلب الثاني

خصائص عقد التأمين البحري

إن عقد التأمين البحري كغيره من العقود يجب ان تتوافر فيه الشروط العامة اللازمة لإنعقاد أي عقد وهي الرضى الصادر عن ذي أهلية خالية من العيوب والمحل والسبب ويضـــاف إليهـــا المصلحة التأمينية حيث أنه (لا تأمين بلا مصلحة).[1]

لذا فإن عقد التأمين البحري يتميز بالخصائص التالية :-

[1] - العطير ،عبد القادر حسين – مرجع سابق – ص 125

اولاً: إنه عقد رضائي :-

وهذا يعني انه ينعقد بمجرد توافق الايجاب والقبول.[1] فإذا تطابق الأيجاب والقبول نشأ عقد التأمين البحري لذا لا يشترط فيه شكل معين لإنعقاده وهذا هو الأصل، إلا أنه عادة يكون هذا العقد مكتوب وتسمى هذه الوثيقة وثيقة التأمين.

فالكتابة هي وسيلة للإثبات وليس شرط للإنعقاد، إذ تتضمن وثيقة التأمين العديد من الشروط ليس بالإمكان حفظها فوجدت الوثائق المحررة او المكتوبة. وهذا لا يخالف نص المادة (298) من قانون التجارة البحرية التي جاء فيها(***ينظم عقد التأمين خطيا....***) فلا تزال الكتابة شرط للإثبات وليس الإنعقاد.وهذا ما أكدت عليه محكمة التمييز الأردنية في العديد من قراراتها ومنها القرار رقم1987/106 تاريخ 1987/2/23 والذي جاء فيه (***إن إحتجاج المؤمن له بشهادة التأمين التي تصدرها شركة التأمين للدلالة على وقوع التأمين على أخطار النقل البحري على بضائع المؤمن له يكفي لإثبات عقد التأمين.)***[2]

ثانياً:- إنه عقد ملزم للجانبين[3] :

وهذا يعني أن عقد التأمين ينشئ إلتزامات متقابلة بين المتعاقدين. حيث يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين وهو إلتزام متحقق عليه بمجرد إنعقاد العقد ويلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه، فإلتزامه غير محقق وإحتمالي متوقف على وقوع الخطر المؤمن منه.

---

[1] - السنهوري ، عبد الرزاق- مرجع سابق - ص 1139

2- برنامج الموسوعة القانونية- المصدر الدولية لصناعة برامج الكمبيوتر- نسخة مرخصة بتاريخ 2011/2/18

3 - الكيلاني. محمود-2006- المبادئ الاساسية للتامين -البرنامج التاهيلي (مبادئ وتطبيقات التأمين) الاتحاد العام لشركات التأمين- ص 18

ثالثاً: إنه من عقود المعاوضات:[1]

حيث أن كل من المتعاقدين يأخذ مقابل لما قدمه. فالمؤمن يأخذ أقساط التـأمين التـي يدفعها المؤمن له. والمؤمن له يأخذ مقابل لما دفعه وهو تحمل المـؤمن لتبعـة الخطـر المؤمن منه سواء تحقق الخطر أم لم يتحقق.[2] فعقد التأمين البحري يهدف الى جبر الضرر بعد وقوعه ويكون مساوي لمقدار هذا الضرر والا أعتبر من باب الاثراء بلا سبب. فـلا يجب ان يضع المؤمن له في حالة مالية أحسن من تلك التي كان عليها قبل تحقق الخطـر المؤمن منه. وهذا ما أكدت عليه المادة (325) من قانون التجارة البحرية الأردني بقولهـا (***يتحتم ان يكون التأمين البحري عقد تعويض على الرغم من كل اتفاق مخالف ولا يجوز ان يجعل الشخص المؤمن له، بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التـي كـان عليها لو لم يقع الطارئ***).ويترتب على إعتبار عقد التأمين البحري من عقود المعاوضـة أنه لايرد على الاشخاص بل على الأموال فقط كالسفن والبضـائع[3]لان الأرواح لا تقـدر بثمن.[4]

رابعاً : إنه من العقود الزمنية(الممتده) [5]

والعقد الممتد هو الذي ينفذ فه الإلتزام باداءات مستمرة أو أداءات دورية مسـتمرة.[1] أي أن عقد التأمين ينعقد لفترة محدودة حيث يلتزم المؤمن بتحمل تبعة الخطر المؤمن منه لمدة زمنية محددة في العقد، فالزمن عنصر جوهري في عقد التامين البحري.

1- طه، مصطفى كمال – القانون البحري 1975 ط2 – دار النهضة العربية – بيروت –ص 408

2 - راجع- السنهوري – مرجع سابق – ص 1139

3- محافظة، قيس-2006- التأمين البحري والشوط المعهدية والإتفاقيات الدولية- البرنامج التـأهيلي "مبـادئ وتطبيقات التأمين"- ص 3

4- العطير، عبد القادر – مرجع سابق- ص 605

5 – الكيلاني. محمود-2006- المبادئ الاساسية للتأمين – ص 19

ويترتب على ذلك انه إذا فسخ عقد التأمين البحري فلا يكون ذلك بأثر رجعي. فإنه في العقود المستمرة لا يمكن إعادة الحال الى ماكان عليه قبل التعاقد فلا يمكن عند فسخ عقد التأمين البحري إعادة الحال الى ما كان عليه قبل التعاقد بأن يرجع المؤمن الأقساط ويسترد تحمل تبعة الأخطار عن الفترة السابقة (يسترد شعور المؤمن له بالأمان جراء وجود عقد تأمين يغطي مالة خلال هذه الفترة) وهذا ماأكدت عليه محكمة النقض المصريه في قرارها رقم 55 تاريخ 1970/4/28 والذي جاء فيه (... ***فإن مؤدى ذلك أنه وإن كان عنصر الزمن جوهريا في عقد التأمين لأنه لا ينحل إلا من وقت فسخ او الإنفساخ ويتبقى ما نفذ منه قائما أما إذا إستوفى مدته يعتبر منتهياً...***)[2]

خامساً: إنه من عقود الاذعان[3]:-

حيث أن المؤمن (شركة التأمين) هي الجانب القوي بمركزها الإقتصادي فتفرض على المؤمن لهم شروطها في وثيقة مطبوعة ولايملك المؤمن له إلا قبولها أو رفضها دون مناقشة.[4]

سادساً: إنه عقد إحتمالي (من عقود الغرر):-

العقد الإحتمالي هو العقد الذي لا يتحدد فيه وقت التعاقد مقدار الأداء الذي يبذله او يأخذه كل متعاقد لوجود عنصر الإحتمال فيه[5]. إن عقد التأمين البحري يقع على أمر غير محقق الوقوع. حيث إن المؤمن له لا يعرف وقت إبرام العقد مقدار ما أخذ ولا ما أعطى

---

1 - سلطان، أنور-1987- مصادر الإلتزام في القانون المدني الأردني- ط1 - مشورات الجامعة الأردنية- ص17

2 - العطير، عبد القادر- مرجع سابق- ص 607

3 - الكيلاني. محمود-2006- المبادئ الاساسية للتأمين -ص 20

4 - طه. كمال مصطفى -1975- مرجع سابق - ص 407

5 -سلطان، أنور- مرجع سابق- ص 17

فيتوقف ذلك على وقوع الخطر المؤمن منه أو عدم وقوعه. فالعقد الإحتمالي هـو الـذي يتوقف على الحظ والمصادفة.[1] ولما كان التأمين يقوم على أمر غير محقق وهو إحتمـال تحقق الخطر فإن هذا الخطر يصبح ركن من أركان العقد لا قيام له بدونـه[2]. فـإذا وقـع التأمين على أمر محقق الوقوع أعتبر العقد باطلا.

سابعاً: إنه من عقود حسن النية:-

حيث أن حسن النية يجب أن يوجد عند إنشاء جميع العقود وخلال تنفيذها وهذا تنيفذاً لنص المادة (1/202) من القانون المدني الاردني. أما عقد التأمين فيعتبـر مـن عقـود منتهى حسن النية.[3]

فعلى المؤمن له الإلتزام بتقديم بيانات صحيحة ودقيقة للمؤمن عـن محـل التـأمين والخطر المؤمن منه وكل مايطرأ من جديد حوله ويلزم المـؤمن لـه بـان يتخـذ كـل الاحتياطات اللازمة لمنع تحقق الخطر أو التقليل منه. فالمؤمن لا يستطيع أن يلم في كثير من الاحيان بفكرة حقيقية عن الخطر المؤمن منه وحجمه إلا عن طريق مايدلي به المؤمن له من بيانات عند طلب التأمين.[4]

وهذا ماأكد عليه المشرع الأردني في م(300) من قانون التجارة البحرية والتي جـاء فيها (***إن أي كتم معلومات او تصريح كاذب من قبل المؤمن له، حين انشاء العقـد، وأي إختلاف بين عقد التأمين وأوراق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطـر يبطـل التأمين حتى في حالة إنتفاء نية الاحتيال ويبطل التأمين حتى في الحالة التي يكون فيها***

---

1 - السنهوري – مرجع سابق – ص 1140

2 – طه، مصطفى كمال – مرجع سابق– ص 408

3– العطير، عبد القادر– مرجع سابق– ص 610

4 – الكيلاني، محمود– 2006 – المبادئ الاساسية للتأمين– مرجع سابق – ص21

لكتم المعلومات والاختلاف والتصريح الكاذب تأثيره في الضرر او في هلاك الشيء المومن. ويستحق المؤمن كامل القسط اذا كان للمؤمن له نيه الاحتيال ونصفه في حال انتفاء هذه النية.) ومن خلال هذه المادة يتبين لنا أن المشرع الأردني أكد على مبدأ حسن النية في عقود التأمين البحري وبطلان التأمين البحري حتى ولو كان الكتمان دون وجود نية الإحتيال وإستحقاق المؤمن نصف قسط التأمين أيضا بحال عدم وجود نية الاحتيال. وأتت المادة (301) من ذات القانون لتؤكد على أنه على المؤمن له وتنفيذاً لمبدأ حسن النيه عليه أن يبلغ المؤمن عن أي حوادث لاحقة للعقد قد تعدل فكرة الخطر عند المؤمن تحت طائلة إبطال عقد التأمين البحري.

وأما مقتضيات حسن النية فتقوم على دعائم أخلاقية ومبادئ دينية تؤمن بها الجماعة وتمثل بالنسبة لهم مجموعة الفضائل والقيم التي تهيمن على معاملاتهما، وإن الإخلال بها يرتب المسؤولية التعاقدية ويغني عن الإلتجاء الى قاعدة التعسف بإستعمال الحق التي تقيم المسؤولية على أساس من المسؤولية التقصيرية.[1]

وسوف نرى من خلال الفصول اللاحقة أهمية مبدأ حسن النية في عقود التأمين ومدى تأثيرها على عقود التأمين صحةً وبطلاناً.

ثامناً: إنه عقد تجاري[2] :-

نصت المادة (6/ط) من قانون التجارة الاردني رقم 12 لسنة 1966 على أنه ***(تعد الاعمال التالية بحكم ماهيتها الذاتية اعمالا تجارية .... التأمين بأنواعه)***

---

1 - الكيلاني، محمود - 2008- الموسوعة التجارية والمصرفية- عقود التأمين من الناحية القانونية- دار الثقافة - عمان - ص 219

2 - الكيلاني. محمود-2006- المبادئ الاساسية للتأمين - ص 22

وبالتالي يكون التأمين عمل تجاري بالنسبة للمؤمن بنص القانون، كما أوجب كذلك المشـرع على شركات التأمين أن تتخذ شكل شركة المساهمة العامة والتي هي شركة تجارية أيضاً.

أما فيما يتعلق بالمؤمن له فإنه لايكون عملاً تجارياً بالنسبة له إلا إذا نشأ بسبب عمل تجاري تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية[1]. وهذا ما يوافق نص المادة (8) من ذات القانون.

المبحث الثاني

مفهوم المصلحة في عقد التأمين البحري

وفي هذا المبحث سنتاول تعريف المصلحة التأمينية في التأمين البحري في المطلـب الأول وتوضيح لمفاهيم أخرى في عقد التأمين البحري قد تختلط بالمصلحة التأمينية في المطلب الثاني.

المطلب الأول

تعريف المصلحة في عقد التأمين البحري

لابد أن تتوافر للمؤمن له أو المستفيد في عقد التأمين البحري مصلحة في عـدم تحقـق أو وقوع الخطر المؤمن منه، وإلا تحول عقد التأمين الى عقد مقامرة.

وبالتالي يظهر لنا أن المصلحة ركن أساسي من أركان التأمين البحري إضافة الـى ركـن الخطر المؤمن منه وقسط التأمين ومبلغ التأمين وأطراف عقد التأمين.

لكن قبل الدخول بتعريف المصلحة يتبادر الى أذهاننا التساؤل الاتي :

هل تعتبر المصلحة التأمينية ركن من أركان عقد التامين بشكل عام أم تقتصر علـى نـوع دون اخر؟

---

1 – للمزيد راجع– طه، كمال مصطفى– مرجع سابق– ص 409

لقد ثار خلافاً فقهياً حول هذا التساؤل فقال فيه العلامة الفقيه السنهوري إن المصلحة ليست عنصراً إلا في التأمين من الأضرار (هو التأمين على المال وليس النفس) وأما التأمين على الأشخاص (مثل التأمين على الحياة) فلا يشترط توافر عنصر المصلحة فيه[1] .

وبالتالي فالمصلحة لاتكون ركن إلا في تأمين الأضرار وبعض التأمينات على الأشخاص (مثل التأمين على حياة الغير).

وبما أن دراستنا هنا تقتصر على دراسة التأمين البحري الواقع على السفينة وتوابعها والبضائع والسندات المالية المتعلقة بالسفينة والربح المأمول ونفقات تجهيز السفينة والتأمين على القرض البحري وليس التأمين على حياة الربان والبحارة أو إصابتهم فيكون هذا التأمين تأمين بحري من الأضرار وليس على الأشخاص. وبالتالي فإن المصلحة تكون ركن مهم فيه.

- تعريف المصلحة لغةً:

وتعرف المصلحة لغة بأنها الفائدة او المنفعة. [2]

- تعريف المصلحة في التشريع:

إن المشرع الأردني فلم يورد تعريف للمصلحة في قانون التجارة البحرية وأي من القوانين ذات العلاقة.

وعرفها المشرع الفرنسي في المادة (1) من القانون البحري الفرنسي لعام **1967**م بأنها ***(حق او رابطة تتعلق بموضوع عقد التأمين تتمثل هذه الرابطة بالمحافظة على الشئ محل التأمين او عدم وقوع الخطر عليه).*** [3]

---

[1] – راجع – السنهوري– ص 1153

[2] - معجم الوسيط – مرجع سابق.

3 – العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق – ص607

أما المشرع الإنجليزي وفي المادة (4) من قانون التأمين البحري لعام 1906م والتي تنص على (***يعتبر عقد التأمين البحري عقد مقامرة او رهان عندما: أ – لا يكون للمؤمن له مصلحة تأمينية كما هي معرفه في هذا القانون ويجري التعاقد دون إكتساب هذه المصلحة.***)

ومن خلال ماسبق ترى الباحثة أن المشرع الفرنسي قد عرف المصلحة التأمينية في المادة الأولى من القانون لأهميتها وأتى تعريفه جامعاً مانعاً للمصلحة التأمينية، فهي رابطة بين تعويض التأمين وقيمة الشئ المؤمن عليه[1]. أما المشرع الإنجليزي فقد نهج نهجاً مختلف حيث أنه لم يعرف المصلحة التأمينية بشكل مباشر وإنما بين أنه بإنعدام وجودها في البوليصة فتيحول عقد التأمين الى عقد مقامرة أو رهان، فأكد على وجوب توافر المصلحة التأمينية حتى يكتسب العقد شرعيته وصفته كعقد تأمين بحري.

وأتى المشرع الإنجليزي في المادة (5) من ذات القانون وبين ماهي المصلحة والتي جاء فيها (***بموجب هذا القانون كل شخص له مصلحة في الرسالة البحرية يعد ذا مصلحة تأمينية، ويكون الشخص ذا مصلحة في الرسالة البحرية عندما تربطه علاقة مشروعة بها او باية اموال معرضة للخطر بحيث ينتفع عند سلامتها... او يتضرر عند تلفها... او يتعرض للمسؤولية بخصوصها***). وبهذا نرى أن المشرع الإنجليزي قد أسهب في بيان وتوضيح وشرح المصلحة التامينية وأكد على أن تكون هذه المصلحة (العلاقة) مشروعة.

- تعريف المصلحة في الفقه:

وعرفها أحد الفقهاء بأنها (***القيمة المالية التي يملكها الشخص على شيء معين. والعلاقة بين شخص المؤمن له وبين شيء معين وهو ما يرد عليه التأمين.***)[2]

---

1 – طه، مصطفى كمال– مرجع سابق– ص 430

2 – شرف الدين، احمد –أحكام التأمين– ص 173

وعرفها فقيه أخر بأنها (***حق الفرد أو المؤسسة القانوني في التأمين ويشترط أن تكون هناك علاقة قانونية – يمكن التأكد منها – بين الفرد وبين الشيء موضوع التأمين ، وهذا يعني أن يتحمل الفرد خسارة أو مسئولية قانونية نتيجة حدوث ضرر أو خسارة للشيء موضوع التأمين وأن ينتفع ماديا نتيجة بقائه علي ما هو عليه.***)[1]

ومن خلال هذه التعريفات ترى الباحثة أن التعريف الأول قد جاء مؤكداً على أن تكون المصلحة ذات قيمة مادية (مالية) وبذلك يكون قد سار مع القول الذي ينفي وجود المصلحة في التأمين على الأشخاص لإنتفاء المصلحة المادية. أما التعريف الأخر فقد بين أن هذه العلاقة قانونية أي أوجدها وأكد عليها ووضحها القانون كأن تكون علاقة ملكية أو مسؤولية قانونية تربطه بالمال محل عقد التأمين.

فالمصلحة مناط العقد فلا يقوم عقد التأمين كغيره من العقود بلا مصلحة لعاقديه لإنشاء هذا العقد.

فإن المصلحة في عقد التأمين البحري هي السبب الذي أدى الى إبرام عقد التأمين ولولا وجود هذا السبب أو الباعث لما قام المتعاقدان بإبرام عقد التأمين البحري.

فالسبب هو الغرض المباشر من العقد كما بينت ذلك المادة (1/165) من القانون المدني الأردني. فإن الغرض أو الباعث من إبرام عقد التأمين هي مصلحة المؤمن له من وراء عقد التأمين بالمحافظة على الشئ محل التأمين وعدم وقوع الخطر المؤمن منه وحصوله على مبلغ التعويض بحال تحقق الخطر المؤمن منه.

1- الموقع الالكتروني www.polesty.com – 2011/2/1

ولصحة هذا العقد لابد من أن يكون السبب الذي أبرم العقد من ورائه فيه منفعة مشـــروعة للعاقدين (وهي عدم تحقق الخطر المؤمن منه) وهذه ما أكدت عليـــه المـــادة (1/166) مـــن القانون المدني الأردني بقولها (***لايصح العقد اذا لم تكن فيه منفعة مشروعة لعاقديه***).

وبالتالي فإذا لم يوجد في عقد التأمين البحري مصلحة تأمينية بطل عقـــد التـــأمين لإنتفـــاء السبب. فلا يقوم العقد إلا بقيام جميع أركانه ومن ضمنها ركن السبب (المصلحة).

وعلى الرغم من أن القانون الأردني لم يعرف المصلحة إلا أنه أكد على وجودها في المـــادة (133) من قانون التجارة البحرية حيث جاء فيها (***موضـــوع التـــأمين كـــل شـــخص صـــاحب علاقة...***).

وإذا كان المشرع الأردني لم ينص صراحة على وجوب توافر ركن المصلحة في التـــأمين إلا أن المشرع المصري وفي المادة (766) من القانون المدني المصري أكد على وجوب توافر المصلحة التأمينية وإلا بطل عقد التأمين. وكذلك في المادة (32) من ذات القانون والتي تـــنص على أن (***كل مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق خطر ما يجـــوز أن تكـــون محـــلا للتأمين***). والمادة (749) من ذات القانون والتي جاء فيها (***أن تكون محلا لعقد التـــأمين كـــل مصلحة إقتصادية مشروعة تعود على شخص من عدم وقوع خطر معين***).

وهذا يعني أنه يجب أن تكون هذه المصلحة إقتصادية مشروعة. أي يجب أن تكـــون هـــذه المصلحة ذات قيمة مالية. وأن لاتكون مخالفة للنظام العام والآداب العامة. والمصلحة يجـــب أن تتصف بكونها علاقة يقرها القانون، وعلاقة مالية قابله للتقدير بالنقد.[1] فالمصلحة التأمينية هـــي القيمة المالية للشئ المؤمن عليه وهي القيمة المعرضة للضياع إذا تحقق الخطر المـــؤمن منـــه. ومن أجل هذا حرص المؤمن له على أن يؤمن نفسه من هذا الخطر. وإن المصلحة التـــي يقـــع

1 – شكري، بهاء بهيج – مرجع سابق– ص 98

عليها التأمين هي المصلحة المادية التي يؤدي المساس بها الى التأثير في الذمة المالية للمؤمن له.[1]

فإذا لم يكن للمؤمن له مصلحة إقتصادية مشروعة في عدم تحقق الخطر المؤمن منه فإن هذا التأمين يكون باطلاً لإنعدام المحل[2]. وهذا ماجاء في قانون التأمين البحري الانجليزي لعام 1906م[3] فبين المشرع الإنجليزي بموجب النص المذكور في الهامش ضرورة وجود رابطة بين المؤمن والمال المؤمن له بحيث تكون له مصلحة في نجاة المال المؤمن عليه من الخطر المؤمن منه وإنه يتأثر من جراء فقدانه أو تطاله أي مسؤولية إذا تحقق الخطر المؤمن منه. فالأساس في تحديد المصلحة التأمينية هو مايقع من عبء مالي على شخص معين نتيجة تعرض الشيء المؤمن عليه للحوادث البحرية.[4]

وبهذا يكون المشرع الإنجليزي قد بين بالتفصيل ماهي المصلحة من وراء إبرام عقد التأمين.

أما المشرع الفرنسي فقد نص في المادة (32) من قانون التأمين لسنة 1930م على أن (***كل مصلحة مباشرة او غير مباشرة في عدم تحقيق خطر ما يجوز أن تكون محلا للتأمين***).[5]

---

1 – العطير، عبد القادر– مرجع سابق– ص 673

2 – الحكيم،جمال –1979–التأمين البحري – مطبعة القاهرة الجديدة – القاهرة – ص 40

3– المادة (2/5) والتي تنص(ان من له مصلحة في اجراء التأمين يجب ان يكون ذا صلة بالرسالة البحرية او بموضوع التأمين بحيث يكون من مصلحته نجاتها او نجاته من اي ضرر، او بوصولها او بوصوله بسلام كما انه يتأثر بفقدها او بفقده او تلفها او تلفه بحجزها او حجزه، او انه يتحمل ايه مسؤوليه بخصوصها او بخصوصه)

4 – شكري، بهاء بهيج– مرجع سابق– ص68

5 – السنهوري – مرجع سابق – ص1526

ومن هذه المادة نرى أن المشرع قد أكد على وجوب توافر المصلحة التأمينية لصحة عقـد التأمين وهذه المصلحة قد تكون مباشرة أو غير مباشرة. أي أنه أجـاز التـأمين علـى الـربح المنتظر أيضا بصفتها مصلحة غير مباشرة.

ومن هنا يظهر لنا أن العلاقة بين الشخص المؤمن له وبين الشـيء المـؤمن عليـه، وأن مصلحة هذا الشخص تكون في عدم تحقق الخطر إن المحافظة على الشـيء مـاهي إلا نتيجـة لوجود المصلحة في التأمين.[1]

المطلب الثاني :

مايختلط بالمصلحة من مفاهيم في التأمين البحري

الآن وبعد أن عرفنا المصلحة التأمينية في التأمين البحري. لابد من توضيح لبعض المفاهيم التأمينية الأخرى لإزالة أي التباس قد يقع فيه البعض عند ذكر مصطلح المصلحة التأمينية. مـن خلال دراستنا لموضوع هذا البحث رأينا أن العديد من رجال القانون قد يقعون بلبس بين عنصر المصلحة التأمينية وعنصر الخطر في التأمين البحري. فكان لابد من التطرق لموضوع الخطـر في التأمين البحري.

فإذا كانت المصلحة التامينية هي الباعث الى التعاقد في عقد التامين البحري. فإن الخطر هو محل عقد التأمين فالخطر **هو الحادث المحتمل الوقوع الذي يخشاه المتعاقدان** ويرغب المـؤمن له ألا يتحمل عبئه منفرداً وأنه إذا وقع وجب على المؤمن تنفيذ إلتزامه بتعويض المؤمن لـه أو دفع مبلغ التأمين.[2]

1- شرف الدين، احمد- مرجع سابق - ص 173

2- بدون محاضر- محاضرات في التأمين البحري-1971- شركة التأمين الوطنية- ط2- بغداد- ص 15

وأن الخطر في التأمين بشكل عام وفي التأمين البحري أيضاً لابد أن يكون حادث مستقبلي محتمل الوقوع ولا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وبمشيئتهم وأن لا يكون مستحيل وأن لايكون قد تحقق وعلم بتحققه أحد اطراف عقد التأمين البحري.

ومن هنا تبين لنا أنه يجب أن تتوافر في الخطر ثلاثة شروط وإلا بطل عقد التأمين وهي :-

1. أن يكون الخطر غير محقق الوقوع. أي محتمل وقوعه وليس مؤكد الوقوع، إلا إذا تحقق الخطر ولم يعلم به أحد اطراف العقد[1].

إستثناء ولطبيعة هذا النوع من التأمين وخصوصيته فإن عقد التأمين البحري يقع صحيحاً إذا أبرم العقد بعد وقوع أو تحقق الخطر المؤمن منه، إذا لم يكن قد علم به أحد الطرفين وهذا ما أكدت عليه المادة (321) من قانون التجارة البحرية الأردني بقولها ***(كل عقد تامين أنشئ بعد هلاك الاشياء المؤمنة او بعد وصولها يكون باطلاً إذا ثبت أن الهلاك أو نبا الوصول قد بلغا اما الى مكان وجود المؤمن له قبل إصداره الأمر بالتأمين وأما الى مكان التوقيع على العقد قبل ان يوقعه المؤمن....)*** والمادة (322) من ذات القانون والتي تنص على ***(يكون التامين الذي يعقده عميل باطلا، اذا كان بامكان هذا العميل ان يعلم بالنبا. ويكون باطلا كذلك، اذا كان الموكل عالما به. واذا كان الموكل قد علم بالنبا بعد اصداره الامر، فعليه ان يصدر في الحال امرا معاكسا، يكون برقيا عند الاقتضاء. ويكون التامين صحيحًا إذا وقع عليه قبل وصول الامر المعاكس.)*** وهذا ماأكدت عليه محكمة التمييز في العديد من قراراتها ومنها القرار رقم 1986/924 تاريخ 15/1/ 1987 بقولها ***(ان مجرد انشاء عقد التامين بعد هلاك الاشياء المؤمنة او بعد وصولها لا يجعل العقد باطلا الا اذا ثبت ان الهلاك او نبا الوصول قد بلغا الى***

---

1 - للمزيد راجع- فرج، توفيق حسن - 1986-أحكام الضمان - الدار الجامعية- بيروت- ص63

مكان وجود المؤمن له قبل اصداره الامر بالتامين او الى مكان التوقيع على عقد التامين قبل ان يوقعه المؤمن عملا باحكام المادة 321 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972.)[1]

2- ان لايكون الخطر متعلقاً بمحض إرادة احد طرفي العقد. فإذا كان كذلك يفقد عنصر الإحتمال.[2]

3- أن يكون الخطر المؤمن منه مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والآداب. مثل التأمين على إرسالية بحرية تقوم بنقل العبيد أو الرقيق، أو التأمين على شحنة مهربة بحراً. وبالرجوع الى نص المادة (921) من القانون المدني الأردني والتي تنص على أنه ***(لا يجوز أن يكون محلاً للتأمين كل ما يتعارض مع دين الدولة الرسمي او النظام العام .)***

أما إذا أبرم عقد التأمين البحري على مخاطرة بحرية غير مشروعة كشحنة مخدرات دون علم شركة التأمين بذلك وتحقق الخطر المؤمن منه فلا يستطيع المؤمن له بعد تحقق الخطر المؤمن منه مطالبة شركة التأمين بالتعويض .[3]

وقد عرف المشرع الإنجليزي الخطر البحري في المادة (3) من قانون التأمين البحري الانجليزي لعام 1906م بأنه (***مجموعة الحوادث الناتجة عن والمرتبط نشوؤها بالملاحة البحرية***).

اما المشرع الأردني فقد عرفها في المادة (332) بأنها ***(يتحمل المؤمنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالاشياء المؤمنة من عاصفة وغرق وتنشيب على البر وتصادم وارساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر***

---

[1] . الموسوعة القانونية- المصدر الدولية لصناعة برامج الكمبيوتر- نسخة مرخصة بتاريخ 2011/2/18.

2 - راجع. الحامد، عمر حامد- مرجع سابق- ص34

3 - بدون باحث. ندوة التأمين البحري التي عقدت في غرفة تجارة عمان في 1999/7/13. الاتحاد الاردني لشركات التأمين - ص 2

الذي يسببه البحارة قصداً والسرقة وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية) ونرى أن المشرع الاردني قد سمى هذه المخاطر على سبيل المثال لا الحصر والدليل على ذلك انـــه وفـــي اخـــر المادة نص على (***كل الطوارىء والحوادث البحرية***).

وبهذا يكون المشرع الأردني قد نهج منهجاً مختلفاً عن نهج المشرع المصري الذي لم يذكر أي مثال في نصه التشريعي في المادة (353) من قانون التجارة البحرية المصـــري (***يســـأل المؤمن عن الأضرار المادية التي تلحق الاشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطـــر بحـــري او قوة قاهرة***).

أما عبارة (**كل الأخطار**) التي توجد في أغلب نصوص القوانين السابقة فقد فسرها القضـــاء الفرنسي تفسيراً ضيقاً من حيث المكان والزمان واعتبرها الأخطار والحوادث التي تقع من ميناء المغادرة الى ميناء الوصول.[1]

أما المشرع الأردني فقد ذهب الى تفسير واسع لها واعتبر أنها تشمل نقل البضاعة المـــؤمن عليها بحرياً عن طريق البر لإيصالها الى الميناء وعملية التحميل وهذا ما أكد عليـــه المشـــرع الاردني في المادة (331) من قانون التجارة البحرية والتي جاء فيها (***يبقى لتأمين البضائع طابع التأمين البحري وان استهدفت للنقل البري او النهري على ان لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري الا بمثابة الفرع من الاصل.)***. ومن أجل تجاوز هذه الاجتهادات المتناقضة فـــي تفســـير عبارة (كافة الحوادث الأخرى) ولشمول أخطار أخرى لم تكن مشمولة في عقد التأمين البحـــري فقد أضيف شرط إنجماري (شرط الحوادث الإضافية).[2]

---

1 – شكري، بهاء بهيج–2009– التأمين البحري في التشريع والتطبيق– دار الثقافة– عمان– ص 117

2 – وهذه التسمية نسبة الى سفينة إنجماري. للمزيد راجع. شكري، بهاء بهيج– مرجع سابق– ص118

ومن هنا قد يكون الخطر المؤمن منه هو من الأخطار البحرية التي تتعرض لها السـفينة أو البضاعة أو أجور الشحن أو مبلغ التأمين.

ومن هنا نرى أن ركن المصلحة التأمينية يختلف إختلاف كبير عن ركن الخطر المؤمن منه لكن لا يقوم ولا يصح عقد التأمين دون صحة وتوافر جميع أركانه.

المبحث الثالث

أهمية ووقت وجود المصلحة في التأمين البحري وأصحاب هذه المصلحة

بعد أن قمنا بتوضح مصطلح المصلحة التأمينية وتميزها عن الخطر في التأمين البحري فلا بد من إظهار أهمية هذه المصلحة في التأمين البحري والوقت الواجب توافرها لصـحة العقـد، وهذا لإختلاف الوقت الواجب توافرها فيه في عقد التأمين البحري عـن بـاقي عقـود التـأمين الأخرى فإذا كان يشترط قيامها وقت إنعقاد العقد ووقت تحقق الخطر وإستحقاق مبلغ التعـويض في عقود التأمين البرية على الأموال مثل التأمين ضد الحريق فإن هذا لا يسري علـى التـأمين البحري، وبيان أصحاب المصلحة التأمينية في التأمين البحري وبذلك سوف نقسم هـذا المبحـث الى المطالب التالية:

المطلب الأول : أهمية ووقت وجود المصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري.

المطلب الثاني : أصحاب المصلحة في التأمين البحري.

المطلب الأول

أهمية ووقت وجود المصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري

إن للمصلحة التأمينية أهمية كبيرة في عقد التأمين البحري فالمصلحة هي التي تميز عقد التأمين عن عقد الرهان أو المقامرة[1]. فإنتفاء المصلحة التأمينية يتحول عقد التأمين البحري من عقد مشروع الى عقد غير مشروع قانوناً بحيث يربح المؤمن له (مبلغ التأمين) إذا تحقق الخطر المؤمن منه ويخسر (يخسر القسط) إذا لم يتحقق الخطر المؤمن منه. وبالتالي يبطل عقد التأمين البحري. والعبرة من إشتراط المصلحة التأمينية تتركز في أمرين أولهما تجنب إفتعال الكوارث الإرادية والآخر تحريم المقامرة على الأشياء والأشخاص[2].

وإن لعقد التأمين البحري أهمية في توفير الحماية التأمينية لأجسام السفن والبضائع من الأخطار التي تواجهها في معرض رحلة بحرية وتشجيع التجارة الدولية. وله دور في تشجيع البنوك على فتح الإعتمادات المستندية وتوفير السيولة المالية للتجار والشركات.[3]

إن لعقد التأمين البحري خصوصية معينة، فعلى الرغم من أنه يعتبر نوع من أنواع التأمين إلا أن الوقت الواجب أن تتوافر فيه المصلحة التأمينية ليس وقت إنعقاد عقد التأمين البحري كما هو الحال في أنواع التأمين الأخرى على الأموال، فالمصلحة التأمينية في التأمين البحري يجب أن تتوافر لدى المؤمن له أو المستفيد عند تحقق الخطر المؤمن منه وحصول الخسارة البحرية. وهذا ما أكد عليه المشرع الإنجليزي في المادة (6) من قانون التأمين البحري الإنجليزي والتي

---

[1] . وعقد الرهان كما عرفته المادة (909) من القانون المدني الاردني هو (عقد يلتزم فيه امرؤ بان يبذل مبلغا من النقود او شيئا آخر جعلا يتفق عليه لمن يفوز بتحقيق الهدف المعين في العقد.)

2 –عبد الله، فتحي عبد الرحيم – 1997– التأمين – مكتبة الجلاء الجديدة– المنصورة– ص170

3 – بدون باحث. ندوة التأمين البحري التي عقدت في غرفة تجارة عمان في 1999/7/13– مرجع سابق – ص 3

تنص على (***يلزم أن يكون للمؤمن له مصلحة في محل التأمين المؤمن عليه وقت حصول الخسارة ولو أنه لم يكن ذا مصلحة عند إجراء التأمين... .***)، لكن هذا لا ينفي أن تكون للشخص مصلحة تأمينية عند إبرام العقد وعند تحقق الخطر المؤمن منه.

وبذلك لا يقع عقد التأمين البحري باطلاً إذا انتفت المصلحة التأمينية لدى المؤمن وقت إبرام العقد بل يجب أن تتوافر المصلحة التأمينية عند تحقق الخطر المؤمن منه، وتكون هذه المصلحة مؤكدة فإذا لم تتوافر المصلحة التأمينية عند تحقق الخطر المؤمن منه حكم ببطلان العقد لإنعدام المصلحة.[1]

أما النتائج المترتبة على عدم إشتراط توافر المصلحة التأمينية عند إبرام عقد التأمين البحري فهي:-

1) انه يمكن إصدار وثيقة تأمين بحري لأمر المؤمن له أو لحاملها دون تسمية المؤمن له. عندها يكون لحامل الوثيقة -الذي إنتقلت له ملكية الوثيقة بالتظهير أو المناولة- حق المطالبة بالتعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه بصفته مستفيد من عقد التأمين البحري. حيث أنه من الجائز -قانونا إصدار وثيقة التأمين البحري لأمر أو لحاملها وهو ما بينه المشرع الاردني في المادة (298) والتي جاء فيها (... **ويمكن تنظيمه لشخص مسمى او للأمر او لحامله...**)- وإن تداول هذه الوثيقة لا يحتاج لموافقة شركة التأمين المسبق.

2) إنه يمكن نقل وثيقة التأمين البحري من شخص إلى آخر عن طريق نقل ملكية المال المؤمن عليه عن طريق تظهير سند الشحن الخاص بالمال المؤمن عليه إذا وجد إتفاق.[2]

---

1 - شكري، بهاء بهيج- 2009- التأمين البحري في التشريع والتطبيق- دار الثقافة- عمان- ص 101

2 - للمزيد. شكري، بهاء بهيج- مرجع سابق- ص 103

3) بين القانون الإنجليزي أنه يمكن أن تنتقل وثيقة التأمين البحري من شخص الـــى اخر قبل أو بعد تحقق الخسارة[1]. حيث يتوقف ذلك على إفتراض ثبوت المصـــلحة التأمنينـــة لناقل الوثيقة وقت حصول الخسارة وقبل القيام بتظهيرها وإلا وقع عقد التأمين بـــاطلاً بـــأثر رجعي.[2]

4) سندا لنص المادة (2/6) من القانون الإنجليزي والتي تنص على أنه (***عنـــدما لا يكون للمومن له مصلحة وقت حصول الخسارة فلا يستطيع بعمله أو إختياره أن يكـــون ذا مصلحة بعد أن يعلم بالخسارة)*** فلا يمكن للمؤمن له أو المستفيد من وثيقة التأمين البحـــري أن يكتسب المصلحة التأمينية – إذا لم تتوافر لديه المصلحة عند تحقق الخطر المؤمن منـــه– بأي وسلية بعد علمه بتحقق الخطر المؤمن منه وحصول الخسارة.

المطلب الثاني :أصحاب المصلحة في التأمين البحري

بين قانون التأمين البحري الانجليزي لعام 1906م في المادة (5) منه مـــن هـــو صـــاحب المصلحة التأمينية حيث نص على أنه (***بموجب هذا القانون كل شخص له مصلحة في الرسالة البحرية عندما تربطه علاقة مشروعة بها أو أية اموال معرضة للخطر، بحيث انه ينتفع عنـــد سلامتها أو وصول الأموال المؤمن عليها ســـالمة أو يتضـــرر عنـــد تلفهـــا أو خســـارتها أو تضررها***).

1 – المادة (50) من قانون التأمين البحري الانجليزي نصت على أن (وثيقة التأمين البحري قابلة للانتقال مـــالم تتضمن شروطا تمنع الانتقال صراحة وانها يمكن ان تنتقل قبل او بعد الخسارة)

2 – شكري، بهاء بهيج– مرجع سابق– ص 104

ونص كذلك القانون الفرنسي لسنة 1930م في المادة (32) منه على أن (***كل شخص له مصلحة في صون الشئ يجوز له أن يؤمن عليها وكل مصلحة مباشرة أو غير مباشرة تعود من عدم تحقق الخطر يجوز أن تكون محلا للتأمين***) .

فنرى أن المشرع الإنجليزي قد وضح وضرب مثالاً على صاحب المصلحة التأمينية على عكس ماذهب إليه المشرع الفرنسي وكذلك المشرع المصري في نص المادة (749) والتي جاء فيها (***يكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على شخص من عدم وقوع خطر معين***).

فالمشرع المصري قد أوجب أن تكون هذه المصلحة إقتصادية مشروعة أي ذات قيمة مالية.[1]

وأما المشرع الأردني فقد نص في المادة(313) على (***كل شخص صاحب علاقة يمكنه ان يعقد تاميناً للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الانشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والاغذية واجور البحارة واجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المامول وبالاجمال كل الاشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لاخطار الملاحة.)***

ومن خلال هذه النصوص نستطيع أن نورد بأختصار من هم أصحاب المصلحة التأمينية في التأمين البحري وهم :-

1. أصحاب الحقوق العينية:-

وهو كل شخص يتقرر له بموجب القانون حق عيني على محل عقد التأمين البحري وإستناداً للمادة (70) القانون المدني الأردني[1] يمكن تحديد أصحاب المصلحة العينية بما يلي:

---

1 . راجع السنهوري- مرجع سابق-

أ- المالك يكون صاحب مصلحة تأمينية: فمالك السفينة صاحب مصلحة تأمينية في عقد التأمين البحري عند التأمين على السفينة وهو ذا صلة مباشرة بموضوع التأمين وأن لمالك البضاعة مصلحة تأمينية في عقد التأمين البحري عند التأمين على البضاعة المنقولة بحراً وهو ذا صلة مباشرة بموضوع التأمين. فلكلاهما مصلحة تأمينية في بقاء المؤمن عليه والمحافظة عليه.

والأصل أن يكون المستفيد من التأمين هو مالك الشيء عند إبرام العقد، ولكن من الممكن أن يعقد التأمين لحساب من يثبت له الحق على الشيء وقت تحقق الخطر.2

ويستطيع المالك المستقبلي أن يؤمن على الشئ الذي سيملكه بصفته صاحب مصلحة تأمينية تتمثل بالحفاظ على هذا الشئ محل عقد التأمين البحري فمثلا يستطيع مشتري البضاعة المنقولة بحراً التأمين عليها تأميناً بحرياً قبل وصولها.

وقد نصت المادة (313) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه (***يجوز عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين ويكون هذا البند بمثابة عقد تامين في مصلحة الشخص الذي يوقع الوثيقة وبمثابة تعاقد للغير في مصلحة المنتفع معلوماً كان ام مستقبلاً.***) وإن الحكم المستفاد من هذه المادة ما هو إلا تطبيق لقواعد الإشتراط لمصلحة الغير الواردة في المواد (210-212) من القانون المدني الأردني، كأن يقوم مالك البضاعة المشحونة بحراً بالتأمين عليها من الأخطار البحرية لمصلحة شخص غير محدد، وبهذا يستطيع المؤمن له أن يبيع البضاعة وهي في عرض البحر الى شخص

---

1 - المادة (70) تنص على ان (الحقوق العينية الاصلية هي الملكية والتصرف والانتفاع والاستعمال والسكنى والسطحية (القرار) والحقوق المجردة والوقف والحكر والاجارتين وخلو الانتفاع)

2 - شرف الدين، احمد - مرجع سابق - ص 180

اخر وقد تتكرر عمليات البيع على ذات البضاعة قبل وصولها فإذا تحقق الخطر المؤمن منه حصل المالك الاخير للبضاعة على التعويض بصفته مستفيد من عقد التأمين حتى ولو لم يذكر أسمه في بوليصة التأمين البحرية بصفته صاحب مصلحة في الحصول على التعويض.

ويستطيع كذلك المالك التأمين أيضاً على الربح المأمول فيستطيع أن يؤمن مالك البضاعة على قيمتها وقت وصولها الى ميناء الوصول- وهو ما سنأتي على ذكره لاحقاً- وإن أول ظهور لهذا النوع من أنواع التأمين كان في فرنسا عندما أقر المشرع الفرنسي ذلك عام 1885م[1]. وهو ما فسره بعض الفقهاء بالمقصود بالمصلحة غير المباشرة. وقد أخذ المشرع الأردني بهذا أيضاً فأجاز التأمين على الربح المنتظر. لكن هذا النوع من أنواع التأمين يجب أن ينص عليه بعقد التأمين بشكل واضح وأن يكون هذا الربح المأمول مؤكداً وأن لا يكون تقديره جزافياً بل قائم على أسس واضحة. وقد حدده المشرع الأردني نسبته الدنيا وهي 10% من ثمن البضاعة في مكان بدء الرحلة مالم يتم الاتفاق على نسبة أكبر.[2]

ب- المنتفع أو المستأجر للسفينة يحق له التأمين عليها بصفته صاحب مصلحة تأمينية مباشرة في المحافظة عليها. فللمنتفع مصلحة أكيدة في التأمين على الشيء الذي يرد عليه حق إنتفاع لأنه عند هلاك الشيء ينتقل حقه الى ما يقوم مقامه

---

1 - السنهوري - مرجع سابق- ص 1526

2 - المادة (316) من قانون التجارة البحرية الاردني والتي تنص على انه (يحدد الربح المامول بعشر القيمة في مكان السفر ما لم يقبل المؤمنين صراحة بتقدير اعلى فيقتضي عندئذ تحديد حصة هذه العلاوة في الوثيقة.)

من عوض وللمنتفع مصلحة أخرى في التأمين من مسؤليته الناتجة عن هلاك الشيء.[1]

ت- المالك على الشيوع [2]:- فإذا قام مالك على الشيوع للسفينة مثلا (صاحب مصلحة جزئية)[3] بالتأمين عليها فإن هذا التأمين ينعقد صحيحاً حتى ولو كانت المصلحة جزئية فللمالك على الشيوع في الشيء القابل للتأمين أن يؤمن على كامل الشيء لمصلحته ومصلحة شركائه، كما يجوز له التأمين لمصلحته فقط[4] . وهذا ما أكد عليه قانون التأمين البحري الإنجليزي في المادة (8) والتي تنص على ***(إن المصلحة الجزئية مهما كانت طبيعتها هي مصلحة تأمينية)***.إلا أنه كقاعدة عامة ليس لحملة أسهم أية شركة مساهمة أية مصلحة تأمينية في التأمين على أموال الشركة ولذلك فليس لهم الحق في التأمين على هذه الأموال إذ تكون المصلحة التأمينية هنا للشركة وحدها.

2. أصحاب الحقوق العينية بالتبعية[5] :-

فقد يكون صاحب مصلحة في إبرام عقد التأمين البحري الدائن المرتهن، سواء أكان صاحب رهن تأميني أو رهن حيازي. أو صاحب حق إمتياز على محل عقد التأمين البحري فهم لهم مصلحة تأمينية في بقاء الشئ المؤمن عليه والحفاظ عليه ووصوله سالماً أو

---

1 - شرف الدين، احمد- مرجع سابق - ص 181

2 - فعرفتها المادة (1030) من القانون المدني الاردني بانها (اذا تملك اثنان او اكثر شيئاً بسبب من اسباب التملك دون ان تفرز حصة كل منهم فيه فهم شركاء على الشيوع وتحسب حصص كل منهم متساوية اذا لم يقم الدليل على غير ذلك)

3 - الجمال ، مصطفى محمد- مرجع سابق- ص 266

4 - شكري، بهاء بهيج -مرجع سابق- ص 106

5- عرفتها المادة (70) من القانون المدني الاردني بأنها (الحقوق العينية التبعية هي التوثيقات الثابتة بالرهن التاميني او الحيازي او بنص القانون)

الحصول على التعويض عند هلاك الشيء المؤمن عليه، فمصلحة الدائن المرتهن في التأمين واضحة وهي تجنب سقوط حق مدينه في التأمين لأي سبب من الأسباب فهو يضمن بالوثيقة التي يبرمها حصوله على دينه عند هلاك المال المرهون[1]. فنصت المادة (10) من قانون التأمين الإنجليزي على (***ان المقرض في القرض على السفينة او القرض على الشحنة البحرية له مصلحة تأمينية بخصوص القرض***). وبهذه الحالة تتوافر لدينا مصلحة مشتركة ومتداخلة حيث أنه يحق للمالك التأمين على المال المؤمن عليه بصفته مالك له ويحق للدائن المرتهن لهذا المال التأمين عليه بحدود قرضه. وهذا ما أكد عليه المشرع الإنجليزي أيضا في المادة (14) من قانون التأمين البحري الإنجليزي والتي تنص على (***عندما يكون الشيء المؤمن عليه مرهونا فان المدين الراهن يملك مصلحة تأمينية في كامل قيمة الشيء المؤمن عليه والدائن المرتهن له مصلحة تأمينية في مقادر اي مبلغ يستحق الاداء او سيصبح مستحق الاداء***).

3. أصحاب الحقوق الشخصية:

الدائنون العاديون :على الرغم من أن جميع أموال المدين تكون ضامنة للوفاء بديونة فإنه لا يحق للدائن العادي التأمين على عين معين مملوك لمدينه لأن حق الدائن لا يتعلق بمال معين من أموال المدين وللمدين حق التصرف في أمواله، ويترتب على ذلك أن الدائن العادي ليس له مصلحة في المحافظه على مال معين من أموال مدينه[2]. وبالتالي لا يقع صحيحاً تأمين الدائن العادي على أموال مدينة في عقد التأمين البحري أيضاً.

---

1 – لطفي، محمد حسام محمود– 2001.الاحكام العامة لعقد التأمين– ب ن– القاهرة– ط3– ص 177

2 – شرف الدين، احمد – مرجع سابق – ص 181

واستثناء من ذلك يحق لصاحب عقد القرض البحري أن يوقع عقد تأمين بحري على السفينة أو البضاعة، ويعرف عقد الإستقراض الجزافي بإنه عقد يقرض به مبلغ بضمانة السفينة أو الحمولة على أن يضيع القرض على المقرض إذا هلكت الاشياء المخصصة بالدين بحادثة بحرية قاهرة وأن يرد له القرض مع الفائدة البحرية أي الفائدة المتفق عليها ولو تخطى مقدارها الحد القانوني إذا وصلت هذه الأشياء سالمة. كما عرفته المادة (285) من قانون التجارة البحرية الأردني. وبالتناوب يحق لصاحب عقد القرض البحري أن يبرم عقد تأمين على السفينة أو البضاعة التي تم الإقتراض عليها بصفته صاحب مصلحة تأمينية في وصول السفينة أو البضاعة سالمة الى ميناء الوصول حتى يسترد قمية القرض البحري والفائدة الإتفاقية، أو إستحقاقه التعويض بحال تحقق الخطر المؤمن منه.

4. أي شخص معرض للمسؤولية عن هلاك أو نقصان قيمة الشئ محل عقد التأمين.[1]

وهذا مجال واسع للحديث فيه، فمثلا يحق للناقل البحري أن يؤمن على البضاعة المنقولة تأمنياً بحرياً من المسؤولية الناتجة عن تضرر البضاعة أثناء النقل. ويعرف عقد التأمين من المسؤولية بأنه عقد بموجبه يؤمن المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به نتيجة رجوع الغير عليه بالمسؤولية[2]. وهذا يحصل عادة في نقل الحبوب والسوائل والأشياء المعرضة للتلف، حيث يختلف عن الإعفاءات والمسموحات في وزن البضاعة إذ يعتبر هذا من قبيل النقص الطبيعي والمتعارف عليه وهو ما لا يغطيه التأمين لعدم إعتباره خسارة لاحقة بالمؤمن له[3].

---

1 – الكيلاني، محمود– الموسوعة التجارية– مرجع سابق– ص 111

2 . السنهوري– مرجع سابق– ص 1641

3 – وهي النسبة المئوية من الخسارة التي يعفى المؤمن من ضمانها سواء بنص القانون أو طبقاً لشروط الوثائق تسمى المسموحات. فقد تضمنت وثيقة اللويدز إعفاء المؤمن من ضمان الخسارة الخاصة التي تلحق

5. التأمين لحساب الغير :-

مثل عقد التأمين البحري الذي يبرمه الوكيل لحساب الموكل. لكن يجب التأكد من تحقق شرط المصلحة من جانب الموكل وليس من جانب الوكيل. والتأمين الذي يبرمه الفضولي لمصلحة مالك البضاعة مثلاً. فمثلاً قد يقوم بائع البضاعة بالتأمين عليها لمصلحة المشتري بعد إنعقاد عقد البيع _ وانتقال ملكيتها الى المشتري- فإن عقد التأمين هنا قد وقع من فضولي لصالح مشتري البضاعة (المالك).

6. التأمين على أمور متعددة :-

ومن الأمثلة على ذلك:

أ- التأمين على أجور الشحن: وإن صاحب المصلحة بهذا النوع من أنواع التأمين هو الشخص الذي قام بدفع أجور الشحن قبل القيام بعملية الشحن وذلك لغرض الحصول على التعويض بحال عدم شحن البضاعة على ظهر السفينة. وهو ما أكدت عليه المادة (12) من القانون الإنجليزي والتي تنص على أنه ***(في حال دفع اجور الشحن مقدما يكون لدافع هذه الاجور مصلحة تأمينية...)***

ب- إعادة التأمين: وإن صاحب المصلحة التأمينية هنا هو المؤمن وليس المؤمن له إذ يجوز للمؤمن أن يؤمن على الأخطار المؤمنة في عقد التأمين التي أمنها لدى مؤمن اخر دون أن يكون للمؤمن له حق الرجوع على المؤمن في عقد

أنواع معينة من البضائع تتميز بسرعة قابليتها للهلاك التلف. كتبخر الماء من البضاعة مما يؤدي الى نقص وزنها أو إمتصاص البراميل الخشبية لكمية من السوائل المخزنة فيها أو نقص وزن الصوف الطبيعي.للمزيد راجع- عبد الرحيم، ثروت علي –1966- الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري- رسالة دكتوراه- عالم الكتب- القاهرة- ص 72.

إعادة التأمين البحري. وهذا ما اكد عليه المشرع الانجليزي في المادة (9) [1]من ذات القانون والمشرع الأردني في المادة (319) من قانون التجارة البحرية والتـــي جــاء فيها (*يجوز للمؤمن ان يعيد تأمين المخاطر التي أمنها لدى شخص اخر ... ويبقـــى المؤمن الاول* مسؤولا *وحده اتجاه المؤمن له.*). ونرى أن المشرع الأردني قد حـــدد أن المسؤول عن تعويض المؤمن له في التأمين الأصلي هو المــؤمن أمـــا الـــنص الإنجليزي فقد جاء مكملاً وليس امراً كانص الأردني فقد أجاز الإتفاق على خـــلاف ذلك – إذ يجوز الإتفاق على أن يكون للمؤمن له في عقد التـــأمين البحـــري حـــق الرجوع على المؤمن في عقد إعادة التأمين – إذا نص عليه في وثيقة التأمين.

ت- التأمين على أجور التأمين: وصاحب المصلحة التأمينية هنا هو المـــؤمن له في أي عقد تأمين بيرمه وهذا مأكدت عليه المـــادة (13) مـــن قـــانون التـــأمين البحري الإنجليزي والتي تنص على ***(للمؤمن له مصلحة تأمينية فـــي أجـــور اي تأمين يمكن أن يجريه).***

ث- التأمين على أجور الربان والبحارة: وقد بين ذلك المشرع الإنجليزي في المادة (11) من ذات القانون والتي تنص على ***(ربان الســـفينة او اي فـــرد مـــن بحارتها له مصلحة تأمينية في أجوره).*** إذا يجوز لأي مـــن الربـــان او البحـــارة التأمين على أجورهم بصفتهم أصحاب مصلحة تأمينية بهـــذا النـــوع مـــن التـــأمين البحري الذي ينعقد على أجرة البحارة.

1 – والتي تنص على (ان المؤمن في عكقد التأمين البحري له مصلحة تأمينية في محل التأمين المؤمن عليـــه وله كذلك ان يعيد التأمين عليه. ليس للمؤمن له الاصلي اي حق او مصلحة بخصوص إعادة التأمين هـــذه مالم تنص وثيقة التأمين بخلاف ذلك.)

وبهذا نرى ان المشرع الإنجليزي قد أسهب في بيان أصحاب المصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري فقد أفرد ذكر كل منهم في مادة مستقلة على عكـس ماذهـب اليـه المشرع الأردني الذي دمج بينهم في نص مادة واحدة وهي المادة (313) مـن قـانون التجارة البحرية وأعتقد أن المشرع الإنجليزي عندما فعل ذلك فقد فعله لوجـود قـانون مستقل بالتأمين البحري عن التجارة البحرية ولإزدهار التأمين البحري في إنجلترا علـى عكس ماهو في الأردن فإن إنجلترا تعتبر مقر أغلب وأكبر شـركات التـأمين وإعـادة التأمين في العالم وإن أغلب شركات التأمين الأردنية والعربية والعالميـة تقـوم باعـادة التأمين في انجلترا[1] وبالتالي فكان على المشرع الإنجليزي مواكبة هذا الإزدهار والنشاط في التأمين البحري وإفراد تشريع خاص به.

1 . هذه المعلومة مستقاه من البرنامج التأهيلي في التأمين بتاريخ 2006/2/4 والتي عقدت في مبنـى الاتحـاد الاردني لشركات التأمين

الفصل الثالث

التعريف بقيمة المصلحة التأمينية وما يتصل بها في التأمين البحري

بعد أن قمنا بتوضيح المقصود بالمصلحة التأمينية ومن تتوافر فيه صفة المصلحة في التأمين البحري والوقت الواجب توافرها فيه لدى الشخص لابد من التطرق لموضوع قيمة المصلحة التأمينية لما لهذا الموضوع من أهمية كبيرة في التأمين البحري.

وسيقسم هذا الفصل الى مبحثين :-

المبحث الأول :- التعريف بقيمة المصلحة التأمينية.

المبحث الثاني :- مايتصل بالمصلحة التأمينية في التأمين البحري.

المبحث الأول

التعريف بقيمة المصلحة التأمينية في التأمين البحري

إن عقد التأمين البحري كغيره من عقود التأمين يهدف إلى التعويض عن الضرر الذي لحق بالمستفيد من عقد التأمين، حيث أن المصلحة التأمينية تدور وجوداً وعدماً مع الحق في التعويض الذي يعادل قيمة الخسارة المادية الفعلية التي لحقت بالمؤمن له بشرط الا يتعدى ذلك مبلغ التأمين المحدد بالعقد.[1] _ وتقوم الصفة التعويضة في التأمين على إعتبارين رئيسيين: الإعتبار الأول: الخشية من تعمد تحقيق الخطر المؤمن منه. والإعتبار الثاني هو الخشية من المضاربة[2]_ وإن مقدار وقيمة هذه المصلحة التأمينية يتوقف على مقدار وقيمة التعويض المستحق.

1 – عبده، السيد عبد المطلب– 1986– مبادئ التأمين – مكتبة النهضة المصرية– ص 103

2 – السنهوري – مرجع سابق – ص 1530، والعنبكي. شهاب أحمد جاسم –2005– المبادئ العامة للتأمين – دار الفكر الجامعي – الاسكندرية– ص 190

والتعويض الذي يستحق يتحدد بمقدار الخسارة التي تلحق بالمؤمن له والكسب الذي يفوته، وهذا تطبيقاً للمبدأ العام الذي يقضي أن الضمان هو وسيلة لجبر الضرر وليس للإغتناء.[1]

فالتعويض في التأمين البحري يتحدد بمقدار الخسارة التي تلحق المؤمن له من جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه أو مقدار الكسب الفائت.[2] فتعتبر قيمة الشيء المؤمن عليه وقت الخطر حداً أقصى لا يمكن أن يجاوزه أداء المؤمن حتى وإن كانت تلك القيمة أقل من المبلغ المؤمن به[3]. ولا أن يحقق المؤمن له ربحاً من التأمين[4].

وهذا ما أكد عليه المشرع الأردني في المادة (325) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي جاء فيها (***أن يكون التأمين البحري عقد تعويض على الرغم من كل اتفاق مخالف ولا يجوز أن يجعل الشخص المؤمن له، بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ.***). وأن القضاء الأردني[5] قد أكد على هذه الصفة التعويضية وشرط المصلحة التأمينية في التأمين البحري بحيث يتساوى مبلغ التعويض مع قيمة المصلحة التأمينية فلا يزيد مبلغ التعويض عن هذه القيمة فإذا تحقق الخطر المؤمن منه وأدى الى تلف في البضاعة فإن قيمة التعويض المستحق بهذه الحالة يجب أن تتساوى مع قيمة المصلحة المتضررة وهي قيمة البضاعة التي هلكت فلا تزيد عليها، فإذا أمن مالك على الشيوع للسفينة على هيكل السفينة ككل وهلكت السفينة فلا يستحق المؤمن له كامل مبلغ التأمين وإنما يستحق ما يتناسب مع قيمة مصلحته. بحيث يعيد هذا التعويض المؤمن له الى الحالة المالية التي كان عليها قبل تحقق

---

1 – فرعون. هشام – القانون التجاري – مرجع سابق – ص 364

2– طه، مصطفى كمال ووائل أنور– 2005– التأمين البحري – دار الفكر الجامعي– الاسكندرية– ص 50

3 – شرف الدين، أحمد– مرجع سابق – ص 165

4 – طه، مصطفى كمال – 1975– مرجع سابق – ص 433

5 – راجع القرار الصادر عن محكمة التمييز الاردنية رقم 1985/780 تاريخ 30/01/1986 برنامج السعيد لبرامج الكمبيوتر

الخطر المؤمن منه، فلا يجعله في مركز مالي أفضل مما سيكون عليه لو لم يتحقق هذا الخطر،[1] وفي هذا أيضاً أتى قرار محكمة التمييز الأردنية رقم **1987/328** تاريخ **1987/4/12** والـذي جاء فيه ***(لا يجوز للمؤمن له ان يحصل على تعويض يزيد على قيمة الضرر الفعلي ولـو لـم يجاوز مبلغ التامين. ان عبء اثبات قيمة الضرر الذي لحق بالبضاعة المؤمنـة يقـع علـى المؤمن له، وله ان يثبت ذلك بجميع طرق الاثبات لانه يثبت واقعة مادية، ويـدخل فـي ذلـك بالبينة والقرائن والمعاينة المادية كما يجوز للمحكمة الاستعانة بخبراء تعينهم لتحديـد قيمـة الضرر وان الاستثناء الوحيد لهذه القاعدة الذي يجيز للمحكمة الاخذ بتقدير المؤمن له كقرينة على قيمة الضرر هو في حالة انعدام اي وسيلة اخرى لتقدير هذه القيمة دون خطا من المؤمن له).*** ومن خلال هذا النص يتبين لنا أن المشرع الأردني قد حدد السقف الأعلى للتعويض ومـالا يزيد على مبلغ التأمين بغض النظر عن تجاوز الضرر الفعلي لمبلغ التأمين.

إذن تقاس المصلحة التأمينية بالقيمة المالية التي تكون للشيء المؤمن عليه وللربح المنتظر.[2] فمن أمن على سفينة يكون قد أمن على مصلحته وبما أن صفة التعويض هي التي تميـز عقـد التأمين البحري عن غيره من العقود فلا يجوز أن يكون التأمين مصدر للإثراء بـلا سـبب ولا يجوز للمستفيد (صاحب المصلحة التأمينية) الحصول على مبلغ يزيد على قيمة الضـرر الـذي لحق به من جراء الخطر المؤمن منه أي قيمة مايملك (ما يعادل قيمة مصـلحته التأمينيـة)، ولا يجوز أن يكون التأمين وسيلة للإغتناء. حيث التأمين قد وجد لجبر الضرر الذي يلحق بـالمؤمن له، أي أن يقتصر التأمين الى تعويض المؤمن له في حدود الضرر الذي لحقه دون أن يتجـاوز ذلك، فلا يجوز أن يكون المؤمن له بفضل عقد التأمين في مركز أفضل بعد تحقق الخطـر ممـا

---

1 – محتسب بالله، بسام –2004– التأمين بين الشريعة والقانون– ب ن – ص240

2 – للمزيد راجع السنهوري – مرجع سابق – ص 1525

كان قبل تحققه.[1] والا تحول من عقد تأمين الى عقد مقامرة، وهذا اعمالا لحكم المادة (296) من قانون التجارة البحرية الأردني، وهذا مأأكدت عليه أيضا محكمة التمييز الأردنية في العديد من قراراتها ومنها القرار رقم 1994/647 تاريخ 1995/1/3 والذي جاء فيه إنه (***يستفاد من أحكام المادة 296 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لعام 1972 التي عرفت عقد التأمين البحري بانه عقد يرضى بمقتضاه المؤمن تعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة، وعليه تكون الأخطار التي يشملها التأمين البحري هي تلك الأخطار التي تكون الملاحة او عملية النقل البحري سبباً او مكاناً لها...***)[2].

وبالتناوب أيضاً وأعمالاً لشرط المصلحة التأمينية فأنه لا يجوز إنشاء عقد التأمين البحري بعد هلاك المال المؤمن عليه، حيث أن الخطر المؤمن منه بهذه الحالة لا يكون إحتمالي وإنما متحقق أصلا وينتفي بهذه الحالة المحل في عقد التأمين ويكون مبلغ التأمين الذي يحصل عليه المؤمن له عبارة عن ربح متحقق للمؤمن على حساب شركة التأمين. وجاء قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1986/535 تاريخ 1986/11/27 مؤكداً على ذلك حيث نص على أن (***كل عقد تأمين انشىء بعد هلاك الأشياء المؤمنة وبعد وصولها يكون باطلا إذا ثبت ان الهلاك او نبأ الوصول قد بلغا الى مكان وجود المؤمن له قبل إصداره الأمر بالتأمين وإما الى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه المؤمن.***).وقد بين القرار إنه لإعتبار عقد التأمين باطل بهذه الحالة ليس الهلاك الفعلي للمال المؤمن عليه وإنما علم المؤمن له بواقعة الهلاك قبل توقيع العقد.

---

1 – المرجع السابق – ص1529، و طه. مصطفى كمال ووائل أنور– 2005– مرجع سابق – ص 52

2 – برنامج السعيد – تاريخ الدخول 2011/2/1 – مرجع سابق

وبالرجوع إلى قرار محكمة التمييز الأردنية رقم **1988/1044** تاريخ **1989/2/12** والذي ينص على أن (***التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية***)، فيتبين لنا أن عقد التأمين قد أنشأ لجبر الضرر فلا يجوز أن تزيد قيمة التعويض عن قيمة المصلحة التأمينية بأي حال من الأحوال وإلا أصبحنا أمام حالة إثراء بلا سبب يثري فيها المستفيد (صاحب المصلحة التأمينية) على حساب شركة التأمين والهدف من ذلك حتى لا يتعمد المؤمن له تحقيق الخطر المؤمن منه للحصول على مبلغ التأمين والاغتناء من وراء ذلك.

ومن خلال هذا نستنتج أن قيمة المصلحة في التأمين البحري هي قيمة الضرر الفعلي الذي لحق بالمستفيد (صاحب المصلحة التأمينية) وهذا يعني أن مقدار التعويض الذي يستحقه المستفيد يساوي قيمة البضاعة الهالكة والربح الفائت بحال كان التأمين على البضاعة فلا يجوز أن تزيد قيمة التعويض عن قيمة المصلحة التأمينية، حتى وإن كان مبلغ المؤمن به يتجاوز قيمة المصلحة أو يتجاوز قيمة البضاعة. وهذا يعني أن المصلحة التأمينية تساوي القيمة المالية للشيء المؤمن عليه.[1]

ومن هنا إذا إستحق المستفيد الذي تعرضت بضاعته للتلف جراء تحقق الخطر المؤمن منه للتعويض من قبل الناقل فلا يحق له أن يطالب شركة التأمين بالتعويض أيضا حتى لا يكون قد أثرى بلا سبب وحصل على تعويض مضاعف، وحصل على قيمة البضاعة مرتين لإن الهدف من التأمين هو جبر الضرر الذي يلحق بالشيء المضمون.[2] وكذلك لو حصل مالك البضاعة

---

1 – العطير، عبد القادر حسين– مرجع سابق – ص 677

2 – فرعون، هشام – القانون التجاري – ص 263، وصرخوة –يعقوب يوسف–1999– التأمين البحري في القانون الكويتي – جامعة الكويت – الكويت– ص114

على التعويض من شركة التأمين وتحققت مسؤولية الناقل عندها لا يحق له الجمـــع بـــين مبلـــغ التأمين والتعويض من الناقل بل يعطي شركة التأمين حوالة حق ترجع بموجبها علـــى الناقـــل،[1] فليس للمؤمن له الحق في أن يجمع بين مبلغ التأمين وأي تعويض يستحق مـــن الغيـــر، فيحـــل المؤمن محل المؤمن له في الرجوع بهذا التعويض على المتوجب عليه دفعه.[2] وهـــذا حتـــى لا يحصل على تعويض عن قيمة البضاعة مرتان مرة من المؤمن ومرة أخرى من الناقـــل فعليـــه بالإكتفاء بتعويض واحد يساوي قيمة الضرر حتى لا يصبح المؤمن له بحالة مادية أفضـــل مـــن التي سيكون عليها لو لم يتحقق الخطر المؤمن منه وحتى لا تجاوز قيمة التعويض قيمة مصلحته التأمنينة. وعلى ذلك إذا إستوفى المؤمن له قيمة البضاعة من شركة التأمين لفقدانها وبعد ذلك تم العثور عليها فإنه يلتزم بإعادة ما إستوفاه من شركة التأمين كتعويض عن فقدان البضاعة لأنه لا يحق للمؤمن له إستيفاء بدل التأمين وإستلام البضاعة معا.[3]

وإن إلتزام شركة التأمين هو تعويض المؤمن له عن الضرر النـــاتج عـــن وقـــوع الخطـــر المؤمن منه بشرط أن لايتجاوز ذلك مبلغ التأمين وأن لا يتجاوز قيمة مصلحته التأمينية.[4] وهـــذا ما اكدت عليه محكمة التمييز الأردنية بالعديد من قراراتها.[5]

وعلى الرغم من العلاقة الوثيقة بين الصفة التعويضية للتأمين والمصـــلحة التأمينيـــة فـــإن الصفة التعويضية لا تغني عن المصلحة التأمينية، فالمبدأ التعويضي يقضي بأن أداء المـــؤمن لا

---

1 – صرخوة، يعقوب يوسف– مرجع سابق– ص 114

2 – محتسب بالله، بسام– مرجع سابق – ص243

3 – العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق – ص 676

4 – طه، مصطفى – مرجع سابق – ص 483

5 – الموسوعة القانونية – السعيد – مرجع سابق– القرار رقم **328**/1987 تاريخ 1987/4/12 والـــذي جـــاء فيه(لا يجوز للمؤمن له أن يحصل على تعويض يزيد على قيمة الضرر الفعلي ولو لم يجاوز مبلغ التامين.)

يصح أن يتجاوز قيمة الضرر الذي يصيب المؤمن له وإنه يعني أن هذا الأداء يتقيد بقيمة الجزء من المصلحة الذي هلك او تلف بسبب تحقق الخطر المؤمن منه.[1]

وإن قيمة المصلحة التأمينية تتغير بتغير شخص المؤمن له (صاحب المصلحة التأمينية) حتى وإن كان المال المؤمن عليه واحد. فكما لو كان صاحب المصلحة التأمينية في عقد تأمين بحري عقد على جسم السفينة مالك السفينة فإن قيمة مصلحته التأمينية تتحدد بالقيمة الحقيقية للسفينة. أما إذا إبرم العقد من مالك لها على الشيوع فإن قيمة المصلحة التأمينية له بهذه الحالة تختلف فيحق له كما مر معنا سابقاً أن يبرم العقد على جميع المال الشائع (السفينة) ويحق له بصفته مالك بحيث تكون قيمة العقد مساوي لقيمة السفينة الكلية إلا أن قيمة مصلحته التأمينية تكون مساوية لمقدار حصته في ملكية هذا المال.

ويجوز أن يبرم عقد التأمين البحري من مستأجر السفينة بصفته صاحب مصلحة تأمينية يتضرر بحال تحقق الخطر المؤمن منه، فله أن يؤمن عليها بما يساوي قيمة السفينة إلا أن يده تكون يد حارس قانوني فيما زاد عن مصلحته التأمينية.[2] وإن التأمين على أجرة السفينة نادر الوقوع لأن مجهز السفينة يفضل شرط الأجرة المكتسبة الذي مقتضاه بإن يلتزم الشاحن بدفع الأجرة مهما طرأ من حوادث على نحو لا يصيب المجهز أية خسارة، أما بالنسبة للشاحن الذي يحمل على دفع الأجرة للمجهز فيكون عقد التأمين الذي أبرمه مع المؤمن مشتملاً الأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ.[3]

---

1 – شرف الدين، أحمد – مرجع سابق– ص 176

2 – صرخوه، يعقوب يوسف– مرجع سابق – ص 113

3 – الكيلاني، محمود–1999– عقود التأمين من الناحية القانونية– المطابع التعاونية– عمان– ص 191

أما بحالة عقد التأمين البحري المعقود من قبل صاحب القرض البحري فإنه صاحب مصلحة تأمينية حيث إن قرضه قد يتعرض للمخاطر فيحق له إذن أن يؤمن على مبلغ القرض[1] وبالتالي فإن قيمة مصلحته التأمينية تتحدد بقيمة قرضه البحري.

لكن ماهي قيمة المصلحة في الربح المأمول لقد حدد المشرع الأردني في المادة (316) من قانون التجارة البحرية قيمة المصلحة التأمينية بحالة الربح المأمول بعشر بالمئة من قيمة المال المؤمن عليه في ميناء الشحن[2] وبذلك أنهى الجدل الدائر حول تحديد قيمتها.[3]

أما قيمة المصلحة في التأمين على أجرة السفينة – ففي هذه الوثقية يتعهد المؤمن بتغطية الخسارة التي تلحق مالك السفينة نتيجة حرمانه من الحصول على الأجرة بسبب تحقق الخطر المؤمن منه إذا كان بدل الإيجار يستحق في ميناء الوصول– وهنا تتحد قيمة المصلحة بما يساوي قيمة الإيجار. فكما نصت المادة (365) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه ***(يحق للمؤمن له في الحالات التالية أن يطالب بدفع كامل التعويض لقاء تحويل الحقوق التي يملكها في الشيء المؤمن الى شركة التأمين)***، وبالرجوع الى نص المادة (373)يتبين لنا إنه يجوز المطالبة بالتعويض عن فقد أجرة السفينة بعدة حالات.[4] ففي قضية Robertson والتي تتلخص وقائعها في أن المدعي أمن على أجرة السفينة خلال إثنى عشر شهراً وتضمنت الوثيقة شرطاً يقضي بأن يدفع المؤمن تعويض التأمين كاملاً إذا أصبحت السفينة نفسها خسارة كلية

---

1 – طه، مصطفى كمال– وائل بندق – 2005–التأمين البحري– دار الفكر الجامعي – الاسكندرية –ص 69

2 – العنبكي، شهاب أحمد جاسم – 2005– المبادئ العامة للتأمين– دار الفكر الجامعي– الإسكندرية– ص 197

3 – للمزيد راجع طه، مصطفى كمال– وائل بندق – 2005– مرجع سابق ص 56/ وصرخوه . يعقوب يوسف – مرجع سابق –ص 114

4 – تنص المادة (373) من قانون التجارة البحرية الأردني على إنه (لا يمكن ترك إجرة السفينة الا إذا هلكت هذه الأجرة هلاكا كليا بطارئ بحري، إذا إنقطعت الأخبار بعد إنقضاء المهل المحددة ...، إذا ضبطت السفينة في حال شمول التأمين لإخطار الحرب.)

(فعليه أو تقديرية) ثم أجر المؤمن له سفينته وبينما كانت تجرى إصلاحات للسفينة قبل بدء رحلتها حدث بها إنفجار تلاه حريق – وكانت نفقات التصليح تزيد عن قيمة التأمين إلا إنه قد تم إصلاحها– لكن الرحلة لم تتم ولم يتسلم المؤمن له أجرة السفينة فصدر حكم بإلزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين الوارد على الأجرة.[1]

وكما قال الفقيه الفرنسي فونتين فإن المصلحة فكرة محايدة ثابته تتعين بها علاقة إقتصادية بين شخص وشيء أما مبدأ التعويض فهو تعبير عن قاعدة متحركة تضع قيداً على أداء المؤمن بحيث لا يتجاوز قيمة ما أصاب المؤمن له من ضرر.[2]

ونرى أن قيمة المصلحة التأمينية تتحدد تبعاً للقيمة المالية للشيء محل التأمين (كعقد التأمين الذي يبرمه المالك) أو قيمة العلاقة المالية بين المؤمن له والشيء محل التأمين (كعقد التأمين الذي يبرمه صاحب القرض البحري).[3]

وإن قيمة المصلحة التأمينية إما أن تتحدد بوثيقة التأمين فنكون أمام وثيقة تأمين بحري مقومة (Valued Policy) وهي الوثيقة التي تحدد فيها القيمة المتفق عليها للشيء المؤمن عليه كما عرفتها المادة(2/27) من قانون التأمين البحري الإنجليزي وهذه الوثيقة نادرة الإستخدام في تأمين البضائع.[4] ولا نجد تعريف صريح لها بقانون التجارة البحرية الأردني لكن بالرجوع الى نص المادة (318)[5] من ذات القانون نجد أنه يحق للمؤمن أن يثبت إختلاف القيمة المقبولة

---

1 – عبد الرحيم، ثروت علي– 1966– الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري– رسالة دكتوراه– عالم الكتب– القاهرة–69

2– نقلاً عن شرف الدين، أحمد – المرجع السابق – ص 116

3 – صرخوة، يعقوب يوسف– مرجع سابق – ص 108

4 – للمزيد راجع – شكري، بهاء بهيج – مرجع سابق– ص 661

5 –وتنص المادة (318) على إنه (للمؤمن دائماً أن يثبت أن القيمة المقبولة تفوق قيمة الشيء المؤمن الحقيقية حتى في حال قبوله بتقدير المؤمن له بالوثيقة)

الواردة في الوثيقة عن القيمة الحقيقة.وبهذا النوع من الوثائق يتعين على المؤمن له أن يقم الدليل على القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه، فيثور الحديث عن القيمة المقبولة والقيمة الحقيقية للمـال المؤمن عليه.[1]

وإما أن لا تتحدد فيها قيمة المصلحة التأمينية (قيمة المال المؤمن عليه) وقت العقد فنكـون أمام وثيقة تأمين بحري غير مقومة (Unvalued Policy)، وقد عرفتهـا المـادة (28) مـن قانون التأمين البحري الإنجليزي بأنها (***الوثيقة التي لا تتحدد فيها قيمة الشيء المـؤمن عليـه ولكن ضمن حد المبلغ المؤمن وتترك القيمة القابلة للتأمين لتحدد فيما بعد***). وبالتالي تتحـدد قيمتها عند تحقق الخطر المؤمن منه. ويكثر إستخدامها في التأمين البحري على البضائع. وبهذا النوع من الوثائق يثور الحديث عن مطابقة القيمة الواردة بالوثيقة من القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه سواء عن طريق التأمين البخس أو المغالى فيه، والتي سـنتناول الحديث عنها بالتفصيل في الفصل الرابع من هذه الدراسة.

ومن هنا نرى أن شرط المصلحة التأمينية ومبدأ التعويض وجدا للحيولة دون تحقيق المؤمن له (صاحب المصلحة التأمينية) للربح او تعمد تحقيق الخطر المؤمن منه وهذا من النظام العـام في كافة فروع التأمين ومن ضمنها التأمين البحري.

---

1 –قايد، محمد بهجت عبد الله أمين– 2005– الوسيط في شرح قانون التجارة البحريـة – ط1– دار النهضـة العربية– القاهرة –ص 186

المبحث الثاني

ما يتصل بالمصلحة التأمينية في التأمين البحري

بعد أن عرفنا أن قيمة المصلحة التأمينية في التأمين البحري هي مقدار التعويض الذي يستحقه المستفيد بحال تحقق الخطر المؤمن منه. وهذا يعني القيمة المالية للشيء المؤمن عليه.[1]

لابد لنا الآن من بحث عدة مواضيع تتصل بهذه المصلحة وحيث أننا قد بينا فيما سبق أن دراستنا هنا سوف تتناول التأمين البحري على الأضرار المادية وليس الأشخاص فسيقسم هذا المبحث الى :-

المطلب الأول :- قيمة السفينة والقيمة المقبوله لها.

المطلب الثاني :- قيمة البضاعة والقيمة المقبوله لها.

المطلب الاول

قيمة السفينة والقيمة المقبوله لها

ابتداء لا بد من التعرف على السفينة ومشتملاتها لنعرف ماذا تمثل السفينة وما هي الأجسام التي تعتبر سفينة في القانون الأردني حتى يعتبر التأمين المعقود عليها تأميناً بحرياً واقعاً على السفينة، ومنذ متى يجوز أن يبدأ التأمين على السفينة، وما هي القيمة الحقيقية للسفينة وما هي القيمة المقبولة لها وكيفية تحديد مقدار القيمة التأمينية الحقيقية ومقدار التعويض المستحق بناء على ذلك عند تحقق الخطر المؤمن منه، وهل يتم تأمين السفينة بوثيقة تأمين مفتوحة. وما الى هنالك من تساؤلات ستتم الإجابة عليها في هذا المبحث من هذه الرسالة.

---

1 - العطير، عبد القادر حسين- مرجع سابق – ص 677

فالسفينة كما عرفتها المادة (3) من قانون التجارة البحرية الأردني هي ***(كل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن***) وقد إعتبر المشرع الأردني السفينة مال منقول.

وعرفها المشرع المصري في قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990 وفي المادة (1) منه بأنها (***كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح***).

أما معاهدة بروكسل لتوحيد سندات الشحن لسنة 1924 فقد عرفتها في المادة (1/د) بأنها ***(كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحراً***) وعرفتها معاهدة لاهاي لسنة 1924 في المادة (1) منها بأنها (***كل مركب مستعمل في نقل البضاعة بحراً***).

ومن خلال هذه التعريفات نرى أن تعريف المشرع الأردني قد جاء أعطى مفهوماً واضحاً للسفينة على العكس من التعاريف الوارد في إتفاقية لاهاي و بروكسل حيث أن تعريفهما إقتصرا على المراكب التي تستخدم لنقل البضائع وبهذا أخرجت المراكب المخصصة لنقل الأشخاص أو التي تستخدم للصيد من تعريف السفينة. ولكن إذا تعمقنا في هذه المعاهدات نرى أن هذه المعاهدات تنظم النقل البحري المرتبط بإصدار سندات الشحن أي التي تتعلق بنقل البضائع فقط وبالتالي أوردت تعريف للسفينة فيما يختص بهذا الجانب الذي تعالجه المعاهدة أي أنه تعريف يتعلق بالسفن المخصصة لنقل البضائع.

أما محكمة التمييز الأردنية فقد وضحت معيار تمييز السفينة عن غيرها من الأجسام العائمة في قرارها رقم 1990/889 تاريخ 1993/1/6 والذي نص على ***(...إن ما يميز السفينة عن غيرها من الاجسام العائمة هو انها مركب وقابل للملاحة البحرية. وعليه فان الصومعة العائدة ملكيتها للمميزة والتي هي جسم عائم مستقر على شاطئ مدينة العقبة كمصنع معد لاستقبال***

الاسمنت السائب من سفن النقل وتعبئته في اكياس تدفع الى رصيف الميناء ، والغير مـزودة بوسائل الحركة الذاتية وغير قادرة على الانتقال والسفر وغير معـدة للركـوب ولا تسـتعمل كوسيلة نقل او انتقال (كما هو حال السفينة) والمحروقات التي تزود بها تستعمل لتشغيل ماكنة التكييس وليس لسفرها عبر البحار) .

ومن خلال هذا القرار يتبين لنا أن الخصائص التي يجب أن تتوافر في الجسم العـائم حتـى يعتبر سفينة هي أن تكون قابلة للملاحة البحرية وقابلة للإنتقال والسفر، وأن تكون مزودة بوسـائل حركة ذاتية وأن تستعمل للنقل والإنتقال، وأن تستخدم الوقود للسفر.

ومن هنا فلا يشترط أن تكون السفينة أو المركب الصالح للملاحـة ذو نشـاط تجـاري أي يهدف إلى الربح وإن تعريف السفينة في قانون التجارة البحرية الأردني ينسحب الى السفينة التي تهدف إلى نقل البضاعة أو المخصصة لنقل الركاب أو الصيد أو الترفيه. وهـذا مـا أخـذ بـه المشرع المصري أيضاً.

ويستنتج أيضا من التعريف أنه لا يشترط بالسفينة أن تقوم بالملاحة بل يشـملها التعريـف حتى ولو كانت معطلة عن العمل مؤقتاً ما دامت لازالت مخصصـة للملاحـة البحريـة وهـذا مايستنتج أيضا من تص المادة (330) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على أنه ***(يعتبر التأمين ذا طابع بحري لمجرد عقده على مركب...).***

أما المادة (313) من ذات القانون فقد ذهبت إلى أبعد من ذلك وإعتبرت أنه يجوز أن يعقد التأمين البحري حتى على السفينة التي تكون قيد الإنشاء. فيضمن المؤمن السفينة في هذه الحالـة من المخاطر التي قد تتعرض لها أثناء البناء كالحريق ومخاطر الإنزال في البحـر وإن شـمول التأمين البحري للمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء يعد إمتداداً للتأمين البحري وتطبيقاً لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكتسب فيما بعد الوصـف القـانوني للسـفينة ولكنهـا لا

تتعرض لإخطار الملاحة.[1] وبهذا نرى أن المشرع الأردني شمل المركب المخصص للملاحة البحرية منذ كونه قيد الإنشاء حتى الملاحة الفعلية من هيكل أو ملحقات حيث نص المشرع الأردني على أن ***(تعتبر جزءا من السفينة جميع التفرعات الضرورية لإستثمارها)*** ويقصد بهذه التفرعات الآلآت وقوارب النجاة .

أما التعريفات الفقهية للسفينة فقد عرفها كل من الدكتور محمود سمير الشرقاوي[2] والدكتور مصطفى كمال طه[3] بأنها كل منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية.

ويشترط لإعتبار المنشأة العائمة سفينة في القانون المصري :- أولاً: أن تخصص للقيام بالملاحة البحرية. ثانياً: أن تخصص لها على وجه الإعتياد.[4]

لكن ما الطبيعة القانونية لسفينة؟

لقد نص المشرع الأردني في المادة (3) من قانون التجارة البحرية الاردني على أن (***...السفن أموال منقولة...***) ومن خلال هذا النص نستنتج بأن السفينة **مال**. وقد عرفت المادة (53) من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976 المال بأنه ***(كل عين او حق له قيمة مادية في التعامل)***، فالمال هو الحق المالي الذي يرد على الشيء كما يعرفه العلامة

---

1 – طه، مصطفى كمال – وائل أنور بندق –2005 – التأمين البحري – دار الفكر الجامعي– الاسكندرية – ص53

2 – الشرقاوي، محمود سمير – 1966–الخطر في التأمين البحري – الدار القومية للطباعة والنشر– القاهرة – ص 66

3 – طه، مصطفى كمال –1995– القانون البحري الجديد– دار الجامعة الجديدة – الاسكندرية – ص31

4 – طه ، مصطفى كمال –1975– مرجع سابق – ص 32

السنهوري[1]، وبالرجوع الى المذكرة الإيضاحية للقانون المدني الأردني يتضح لنا أن الشـــيء إذا أمكن حيازته والإنتفاع به إنتفاعاً عادياً فهو مال.[2]

فالسفينة مال حيث أنها لها قيمة مادية في التعامل ويمكن حيازتها والإنتفاع بها.

والسفينة مال **مـــنـــقـــول** فهي غير مستقرة بحيز ثابته فيه ويمكن نقلها دون تلـــف وبـــذلك ينطبق عليها نص المادة (58) من القانون المدني الأردني.

فأكد المشرع الأردني على أنها مال منقول وأنها تخضع لقواعد المنقول بمـــا يتناســـب مـــع حالتها الخاصة وحيث أن للسفينة طبيعة وإعتبارات خاصة فإنها تخـــرج عـــن بعـــض أحكـــام المنقولات وتقترب من أحكام العقارات فلا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سندا للملكيـــة فملكيتها لا تنتقل إلا بالتسجيل في سجل السفن، وهذا مستنتج من نصوص المواد مـــن (13-19) من قانون التجارة البحرية الأردني وتقترب من العقار بطريقة رهنها أيضا فالرهن يســـجل فـــي سجل السفينة لكي يسري في مواجهة الغير فهذا ما أكد عليه المشرع الأردني فـــي المـــادة (66) من ذات القانون حيث جاء فيها أنه (***يجب تسجيل الرهن في دفتر التسجيل...***).

إن عقد التأمين عقد رضائي وبالتالي فأن قيمة التأمين تتحدد ابتداءاً وفق الإتفاق بين المؤمن والمؤمن له لكن كما مر معنا سابقاً فلا يجب أن تكون هناك مغالاة في تحديد هذه القيمـــة وأن لا تزيد عن القيمة الحقيقية للسفينة المؤمن عليها.

والغالب في تأمين السفن أن تكون وثيقة التأمين محددة القيمة (مقومة) محدد بها قيمة التأمين إبتداء والذي يجب أن يساوي قيمة المال المؤمن عليه ويحدد قيمتها المؤمن لـــه (وهـــي القيمـــة

---

1 - السنهوري، عبد الرزاق-2006- الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- حـــق الملكيـــة - الجـــزء 8- منشورات الحلبي الحقوقية- لبنان- ص9

2 - المذكرة الايضاحية للقانون المدني - 1976- نقابة المحامين - ص 71

المقبولة والتي تعني القيمة المؤقته للشيء المؤمن عليه وقت العقد.)[1] وليس في وثيقة تأمين مفتوحة أو غير مقومة أي لم تتحدد بها قيمة التأمين أو قيمة المال المؤمن عليه وهنا يتم إثبات قيمة المال المؤمن عليه بعد تحقق الخطر المؤمن منه.

ويتم تحديد قيمة السفينة عن طريق تحديد القيمة المقبولة لها، فما هي القيمة المقبولة للسفينة؟

حيث بين المشرع الأردني أن قيمة السفينة هي القيمة المقبولة لها وبين في المادة (314) من قانون التجارة البحرية الأردني أن القيمة المقبولة للسفينة تشمل تفرعاتها والأغذية وسلف البحارة والأجهزة وكل النفقات، لكن المشرع الأردني أوجد شرطاً جوهرياٍ حتى تدخل هذه المشتملات من ضمن القيمة المقبولة تأمينيا للسفينة ألا وهو أن لاتتعلق هذه النفقات بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة.[2]

وبالتناوب فقد أكدت المادة (318) من قانون التجارة البحرية الأردني أنه وعلى الرغم من الإتفاق بين المؤمن والمؤمن له على قيمة السفينة وتقويمها إلا أن هذا لايعني أنه لايجوز للمؤمن إثبات أن هذه القيمة المقبولة والمتفق عليها ليست هي القيمة الحقيقية. وماهذا إلا تطبيق لقواعد التأمين العامة وأعمالا لمبدأ التعويض ولشرط المصلحة التأمينية كما أكدت عليه المادة (325) من قانون التجارة البحرية الأردني.

لكن وطبقا للقانون الإنجليزي لابد من التفريق بين الوثيقة القيمية وهي التي يتحدد بها قيمة الشيء المؤمن عليه والوثيقة غير القيمية أي غير محددة قيمة التأمين ففي الحالة الأولى يكون

---

1 – العطير، عبد القادر حسين– مرجع سابق – ص 434

2 – وتنص المادة (314) من قانون التجارة البحرية الأردني على أن (تحتوي القيمة المقبولة عن السفينة كل تفرعاتها شائعة ولا سيما الاغذية وسلفات البحارة والاجهزة وكل النفقات ما لم يكن بالامكان اثبات تعلق بعض هذه النفقات بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة.)

التعويض بمقدار مبلغ التأمين أما غير القيمية فإن القيمة متغيرة حسب قيمة المال الهالك قبل الهلاك.[1]

وفي المادة (16) من ذات القانون بين المشرع أن القيمة التأمينية في التأمين على السفينة هي قيمة السفينة وقت إبرام العقد، وبين ايضاً أن التأمين على السفينة يشمل أيضا لوازمها ومؤنها وتجهيزات الربان وأجور الملاحين المدفوعة مقدماً ونفقات التأمين وأي مصاريف أخرى ضرورية تجعل السفينة صالحة للرحلة البحرية وبين أن قيمة السفينة تشتمل أيضا قيمة المكائن والمراجل والفحم ومخازن المكائن بشرط أن تكون ملكاً للمؤمن له وقيمة اللوازم المطلوبة لعمل السفينة إذا كانت تعمل عملا خاصا كالسفن المعدة للصيد.[2]

وإن وثيقة تأمين اللويدز على جسم السفينة قررت أن التأمين البحري يغطي جسم السفينة وقوارب النجاة والقوارب الطافية ومخازنها ومستودعات الوقود والمؤن والآثاث والأجهزة والمعدات والماكينات والغلايات وماكنات التبريد والعزل وغيرها من الماكينات الكهربائية والأشياء المعدة لخدمة السفينة ويستثنى من ذلك حاويات الشحن والحقائب والصنادل.[3] وفي

---

1 – المادة (68) من قانون التأمين الانجليزي والتي تنص على أن (طبقا لإحكام هذا القانون وأي شرط صريح في وثيقة التأمين عندما تكون هناك خسارة كلية للشيء المؤمن عليه 1– إذا كانت الوثيقة قيمية فإن مقياس التعويض يكون المبلغ المحدد بموجب الوثيقة . 2– إذا كانت الوثيقة غير قيمية فإن مقياس التعويض يكون القيمة القابلة للتأمين للشيء المؤمن عليه) .

2 – وتنص المادة (1/16) من قانون التأمين الإنجليزي على أن (في التأمين على السفينة تكون القيمة التأمينية هي قيمة الباخرة في بداية الخطر– أي بداية التأمين – بما فيها لوازمها ومؤونة وتجهيزات الربابنه والنوتيه وأجور الملاحين المدفوعة مقدما وأيه مصاريف أخرى تتطلب لتجعل السفينة صالحة للرحلة البحرية او المخاطرة موضوع التأمين في الوثيقة يضاف الى ذلك نفقات التأمين على جميع ماذكر. وفي حالة الباخرة عابرة المحيطات تتضمن القيمة التأمينية أيضا قيمة المكائن والمراجل والفحم ومخازن المكائن اذا كانت مملوكة للمؤمن له وفي حالة الباخرة التي تعمل في نقل معين او عمل معين تدخل في القيمة اللوازم الاعتيادية المطلوبه لذلك العمل الخاص.)

3 – العطير– عبد القادر حسين – مرجع سابق ص 47

قضية Hogarth V. Walkar[1] أبرمت وثيقة تأمين على سفينة مخصصة بصورة عامة لنقــل القمح فتقرر أن التقويم يشمل الأقمشة العازلة وحصير التحشية بإعتبارها من مستلزمات تســيير السفينة على الرغم من أن الاقمشة والحصير لم تكن مستخدمة عند تحقق الخسارة.

اما وثيقة التأمين الأمريكية الخاصة بالتأمين على جسم الســفينة فتــنص علــى مــايلي(إن موضوع هذا التأمين هو السفينة المسماه ب..... أو التي تعرف ب.... أو تعرف بأي إسم اخــر وتتكون من وجهة نظر تأمينية من الجسم والــزوارق وقــارب النجــاة والســقالات والأثــاث ومستودعات الفحم والمخازن والمؤن والحبال والماكينات والغلايات وماكينــة التبريــد والمــواد العازلة والمولدات والالات الكهربائية الاخرى. وفي حالة إستخدام أي جهاز غير مملوك للمؤمن له إلا إنه يسأل عنها فإنه ينبغي أخذ قيمة ذلك الجهاز بعين الإعتبار عند إحتساب القيمة المــؤمن عليها، لكن تجدر الإشارة الى أن أوعية الشحن والقوارب المخصصة لنقل البضائع والصنادل لا تعتبر عناصر تدخل في الإعتبار عند إحتساب القيمة التأمينية للسفينة)

الأصل أن يكون الوقت الذي تتحدد فيه قيمة السفينة هو اللحظة الســابقة لتحقــق الخطــر المؤمن منه ألا أنه ولصعوبة تحديد قيمتها وقت الحادث البحــري فيــتم تقــدير قيمتهــا لحظــة مغادرتها وهذا ما هو مستقر عليه فقهياً[2]. وهذا ما أخذ به المشرع الفرنسي أيضاً.[3] وهذا هو مــا معمول به في إنجلترا حيث يتم تحديد قيمتها في بداية المخاطرة البحرية وهذا مــا أكــد عليــه المشرع الأنجليزي في المادة (1/16) من قانون التأمين الإنجليزي. وهذا مأخــذ بــه المشــرع الأردني أيضاً حيث نص في المادة (317) على أنه (***تقدير جرم السفينة وخيزومها ومهماتهــا***

---

1 - Malcolm A Clarke-1999- The Low Insurance Contracts –London p 32- 4A

2 – هذا ما أخذ به الفقيه الإنجليزي ريبير والفقيه ليون ، راجع طه – مصطفى كمال – مرجع سابق–1975 – ص433

3 – للمزيد راجع – شكري، بهاء بهيج– مرجع سابق– ص 660

وأدواتها فإنه يقرر بناء على قيمتها في يوم إبتداء الأخطار). إذا فالعبرة عند تحديد قيمة السفينة هو عند بدء سريان المخاطر أي في بداية السفر.[1]

فقد يكون التأمين على السفينة إما تأمين على جسم السفينة أو على أجرة السفينة وإما أن يكون تأمين على النفقات التي أنفقت إتقاء خطر بحري.

إذا" فإذا تحقق الخطر المؤمن منه وهلكت السفينة المؤمن عليها فإن المؤمن له يستحق مبلغ التأمين الوارد في الوثيقة المؤمنة ويحق لشركة التأمين أن تثبت أن قيمة السفينة الحقيقية أقل من القيمة المقبوله لها والمتفق عليه في عقد التأمين، وهذا ما أكدت عليه المادة (318) من قانون التجارة البحرية الأردني وهو ما يستنتج أيضا من تعريف المشرع الأردني لعقد التأمين والتأكيد على أنه عقد يهدف لجبر الضرر الناتج عن هلاك المال المؤمن عليه عن قيمة الأشياء الهالكة المؤمن عليها.

الان وبعد أن بينا ما هي القيمة الحقيقية للسفينة والقيمة المقبولة فما هي قيمة المصلحة التأمينية بحال تحقق الخطر المؤمن منه.لابد لنا من التفريق بين عدة حالات تقع بها خسارة لصاحب المصلحة التأمينية من جراء تحقق الخطر المؤمن منه بحالة التأمين على هيكل السفينة وأولى هذه الحالات هي:

حالة الخسارة الكلية الحقيقية أو الفعلية للسفينة (Actual Total Loss) وهي هلاك الشيء المؤمن عليه أو تلفه بحيث يفقد خواصه أو يحرم المؤمن له منه حرماناً تاماً كما عرفته المادة (57) من قانون التأمين البحري الإنجليزي. فإذا أدى حادث بحري الى تفكك أجزاء السفينة وتناثرها في البحر ولو بقي لهيكلها بعض التماسك فإن ذلك يعد خسارة كليه إذ أن السفينة فقدت صفتها وتحولت الى حطام ولا تسترد صفتها كسفينة إلا إذا أعيد بناؤها. أما

---

1 – طه، مصطفى كمال – 1995–مرجع سابق – ص 438

حرمان المؤمن له من الشيء المؤمن عليه فهو خروج الشيء المؤمن عليه من سـيطرته وفقـد حيازته بصفة دائمة بحيث لا يكون هناك أمل في إسترداده أو إستعادته كما لو غرقت سفينة فـي قاع المحيط بحيث لا يكون هناك أمل في إستردادها.[1] وبهذه الحالة (الهلاك الكلي للسفينة سـواء أكان هلاك حقيقي أو هلاك حكمي) فإن مقياس التعويض بحال حصول الخسارة الكليـة بوثيقـة التأمين القيمية هو المبلغ المحدد في الوثيقة. أو القيمة التأمينية (وهي قيمة السفينة كمـا حـددتها التشريعات) بحال الوثيقة غير القيمية.[2]ويقدر التعويض على أساس قيمة السـفينة المبينـة فـي الوثيقة أو التي يحددها أهل الخبرة،[3] أي يكون مقياس التعويض هو القيمة المثبته في الوثيقة.[4]

فالمقياس الحقيقي للضرر يكون هو القيمة الحقيقية للسفينة فـي مكـان وزمـان الخسـارة. فالسفينة الجديدة تقدر بثمن شرائها، أما السفينة المستعملة فيجب أن يـنقص مـن ثمنهـا بـدل إستعمال. إلا أنه قد يكون من المستحيل معرفة ثمن السوق للسفينة التي تعرضت للخطر المؤمن منه وفي هذه الحالة ذهب القضاء الانجليزي الى أن معيار التعـويض يكـون بقيمتهـا بالنسـبة لملاكها كمشروع تجاري يسير على وجه مرضٍ. ففي قضية السـفينة **The Harmonides** – وهي سفينة ركاب تعمل في شمال الأطلنطي غرقت في حادث تصادم وقد قام الدليل على أنه من المستحيل معرفة ثمن السوق الدقيق لسفينة تعمل على خط منتظم في الأطلنطي لأنها لا تعـرض في السوق إلا إذا كانت غير مربحة، وقد حكم بإن تقدير التعـويض يكـون بقيمتهـا لملاكهـا كمشروع تجاري ناجح وقت الخسارة.[5]

---

[1] – عبد الرحيم، ثروت علي– مرجع سابق–69

2 – راجع نص المواد (16،67) من قانون التأمين البحري الانجليزي لعام 1906

3 – طه، مصطفى كمال –1995– مرجع سابق– ص 484

4 – العنبكي، شهاب أحمد جاسم – مرجع سابق ص 199

5 – حسني، أحمد – ب ن –الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ – منشأة المعارف بالإسكندرية – ص 55

الحالة الثانية: الخسارة الجزئية للسفينة (Partial Loss) وهي الضرر الجزئي الذي يلحــق المال المؤمن عليه بسبب الخطر المؤمن منه.

فقد عرفتها المادة (64) من قانون التأمين الإنجليزي بإنها (***كل تلــف أو خســارة جزئيــة للشيء المؤمن عليه متسببة عن خطر مضمون وليست خسارة عمومية تسمى خسارة جزئية***)

.

فإن الخسارة الجزئية تتحدد بالقيمة الحقيقية للأضرار المادية التي لحقت بالســفينة فيكــون التعويض مساوي لكلفة إصلاح السفينة وللمؤمن له أيضا حق الحصول على تعويض عن نقصان القيمة.[1] على أن لايتجاوز وتطبيقا لمبدأ التعويض مبلغ التأمين.

وبين المشرع الإنجليزي أن التعويض بهذه الحالة يكون بمقدار الكلفــة المعقولــة لتصــليح الضرر الذي لحق بالسفينة مطروحاً منه الخصم الإعتيادي بشرط أن لا يتجاوز مبلــغ التــأمين. وهذا ما نصت عليه المادة (69) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906

وقد حدد المشرع الأردني أسس حساب التعويض بحالة الخســارة الجزئيــة بــنص المــادة (355) من قانون التجارة البحرية والذي ينص على أن (***لا يدخل في تحديد الخسارة البحرية إلا الثمن الثابت دفعه بقائمات الحساب عن التبديل والترميم الذي يعترف الخبراء بضرورته لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة وليس للمؤمن له أن يطمع بتعويض اخر بسبب نقص فــي الثمن او البطالة او اي سبب اخر سواء أكان علــى ســبيل الخســارة البحريــة الخاصــة ام المشتركة.للمؤمنين أن يفرضوا تنفيذ التبديل والترميم عن طريق المناقصة العلنية. أو الخطية إذا جاوز المؤمن له هذا الفرض فيحسم 25% من مجموع مبلــغ التبــديل والتــرميم.***). وإن المشرع الأردني قد بين أن التعويض بهذه الحالة يكون عن طريق إصلاح الســفينة بالتبــديل أو

---

1 – للمزيد راجع – شكري، بهاء بهيج _ مرجع سابق– ص 292 وما بعد

الترميم للأجزاء المتضررة جراء تحقق الخطر المؤمن منه بحيث تعود السفينة لما كانـت عليـه قبل تحقق الخطر.

وعند المقارنة بين القانون الإنجليزي والأردني فللوهلة الأولى نرى أن المشـرع الأردنـي خالف قواعد القانون الإنجليزي بهذه الحالة ولم يجيز التعويض عـن نقصـان القيمـة. إلا أنـه وبالتدقيق والرؤية المتفحصة نرى أن هذه المخالفة غير موجودة وهذا لإن المشـرع الإنجليـزي عندما أقر الحصول على التعويض عن نقصان القيمة قصد بها الخسارة المادية الحقيقية ويكـون عن طريق إصلاح السفينة لتعود قيمتها بعد التصليح مساوية لقيمتها قبل حصول الحادث المؤمن منه وخسارتها. فليس للمستأمن أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح من نقص قيمتها.[1]

وبهذا يكون كلا القانونان لم يجيزا التعويض عن بدل نقصان القيمة أو عن إختلاف سعر أو ثمن السفينة قبل الحادث المؤمن منه.

فيلتزم المؤمن بدفع مصروفات الإصلاحات اللازمة لضمان صـلاحية السـفينة للملاحـة البحرية.[2]

ويكون التعويض بهذه الحالة عن طرق التصليح، الإستبدال وبدل البطالة.

وأنه وعن طريق إصلاح هذه الخسائر الجزئية وإعادة السفينة الى حالتهـا قبـل حصـول الحادث المؤمن منه يتحقق مبدأ التعويض وشرط المصلحة التأمينية بحيث لا يكون المؤمن له قد أثرى على حساب شركة التأمين بأي حال من الأحوال وإنما تكون شركة التـأمين قـد أعـادت المؤمن له إلى الحالة التي كان عليها قبل حدوث الخطر المؤمن منه وبحدود مبلغ التأمين.

---

1 – طه ، مصطفى كمال –1995 – المرجع السابق – ص 484

2 – دويدار، هاني – 2001– الوجيز في القانون البحري – دار الجامعة الجديدة للنشـر – الاسـكندرية– ص 375

أما بحال بيع السفينة دون إصلاح فقيمة المصلحة التأمينية ومقدار التعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة المبين في الوثيقة.[1] وهو ما أكد عليه المشرع الأردني في المادة (385) والتي تنص على إنه (***يجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض...***)

وبحال إصلاح السفينة فيتم خصم فرق التجديد (بدل إستهلاك) من النفقات – وهو ما ينتج عن الزيادة في قيمة السفينة نتيجة الإصلاح والإستبدال.2 كما إذا استبدل جزء قديم بجزء جديد وهذا حتى لا يجني المؤمن له ربحاً من التأمين.[3] وهذا ما جاء به المشرع الأردني في المادة (358) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على إنه (... ***ويجب إخضاع التعويض لحسم التجديد. ويحدد هذا الحسم في وثائق التأمين)***. وفي التأمين البحري يحول شرط الإستبدال الذي يرفق بالوثيقة دون تمكين المؤمن له من مطالبة المؤمن بدفع خسارة كلية على أساس عدم صلاحية إستعمال محل التأمين في الأغراض التي كان يعتزم أستعماله فيها وينصب هذا الشرط على تغطية المكائن المشحونة.[4]

ويشتمل على التعويض عن تعطل السفينة وهو ما يطلق عليه تعويض البطالة وهو يقابل المكاسب التي كان بالإمكان تحقيقها أذا لم تتعطل السفينة نتيجة الحادث المؤمن منه وقد حكم القضاء الإنجليزي في قضية السفينة The Hassel في عام 1962 بأنه إذا تضررت السفينة في حادث تصادم وقام الملاك بإجراء الإصلاحات الناشئة عن التصادم واخرى ليست ناشئة عنه

---

1 طه، مصطفى كمال –1995 – المرجع السابق– ص484

2– دويدار، هاني–المرجع السابق – ص 375

3 – طه، مصطفى كمال –1995– مرجع سابق ص 484

4 – العنبكي، شهاب أحمد جاسم– المرجع السابق– ص 187

فإنهم لا يمكنهم أن يطالبوا إلا بالتعويض عن فترة تعطلها خلال الفتـرة التـي أجريـت فيهـا إصلاحات الأضرار الناشئة عن التصادم.[1]

وبالنهاية فإن القيمة المقبولة للسفينة الواردة في بوليصة التأمين ليست نهائية فالقيمة الحقيقية هي التي تؤخذ بعين الإعتبار عند تقدير قيمة التعويض.[2] وبالتالي أجاز المشرع الأردني للمؤمن إثبات أن القيمة الحقيقية للسفينة تقل عن القيمة المقبولة والواردة فـي بوليصـة التـأمين وهـذا إستثناءً على القاعدة العامة (العقد شريعة المتعاقدين) إلا أنه يتماشى مع شرط المصلحة التأمينيـة والمبدأ التعويضي.وهو ما أكدت عليه المادة (318) من قانون التجارة البحرية الأردني.

المطلب الثاني

قيمة البضاعة والقيمة المقبولة لها

نصت المادة (331) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه (***يبقى لتـأمين البضـائع طابع التأمين البحري وإن استهدفت للنقل البري او النهري على أن لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري الا بمثابة الفرع من الاصل.***) وبالتالي فإن عقد التأمين على البضائع يكون تأميناً بحرياً حتى وإن تم نقل البضاعة براً في جزء من أجراء النقل. كأن يكون قد تم التـأمين عليهـا تأميناً بحرياً من المخزن في بلد الشحن الى المخزن في بلد الوصول مثلاً.

---

1 - للمزيد راجع – حسني. أحمد – مرجع سابق- ص 58 . وفي هذه القضية تم أصلاح الأضرار الناشئة عن التصادم في انتورب وبعد ذلك ارسلت السفينة الى اليابان لإجراء اصلاحات دائمة لوجود عيوب في الماكينة وهذه العيوب يغطيها شرط الضمان في عقد بناء السفينة ولم يكن هناك داع لارسالها الى اليابان – وهذه الاضرار غير ناشئة عن الخطر المؤمن منه- وقد استغرقت الاصلاحات الناشئة عن الخطر المؤمن منه 20 يوم بينما استغرقت اصلاح العيوب 9.50يوم فطالب المالك بالتعويض عن التوقف لمدة 29.50 يوم الا ان المحكمة لم تحكم الا بالتعويض عن فترة التوقف لمدة 20 يوماً فقط.

2 - قايد ، محمد عبد الله أمين- مرجع سابق- ص 398

لكن ما هي القيمة المقبولة للبضاعة؟

والأصل أن يساوي مبلغ التأمين قيمة المال المؤمن عليه كما مر معنا سابقاً. كما أن عقد التأمين عقد رضائي حيث يتفق كلا من المؤمن له والمؤمن على مبلغ التأمين أو قيمة الشيء المؤمن عليه فالعقد شريعة المتعاقدين وبالتالي نكون أمام وثيقة تأمين قيمية لذا يلزم كلا من المؤمن والمؤمن له بالقيمة المتفق عليها بالوثيقة والتي تكون عادة هي القيمة الحقيقية للبضاعة نكون أمام وثيقة تأمين قيمية.[1] لكن إذا لم يتم الإتفاق بينهما نلجأ إلى تحديد القيمة المقبولة لهذه البضاعة ونكون هنا أمام وثيقة تأمين غير محددة [2].

ومن هنا فإن القيمة المقبولة للبضاعة تساوي قيمة البضاعة الحقيقية وقت شحنها بالإضافة للرسوم والنفقات وأجور التأمين بالإضافة إلى 10% من قيمتها كبدل ربح مأمول . وهنا على المؤمن له حتى يحصل على مبلغ التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه أن يقيم الدليل على القيمة الحقيقية للبضائع[3].

بالرجوع الى نص المادة (317) من القانون الأردني نرى أنه قد نص صراحةً على شمول الربح المأمول إلا أنه وبالرجوع الى قانون التأمين البحري الإنجليزي لم يورد الربح المأمول صراحةً في المادة رقم (71) والتي تحدثت عن مشتملات القيمة المقومة للبضاعة إلا أنه قد أوردها في الفقرة (4) من المادة (16) من ذات القانون. وعليه نرى فإن القيمة المقبولة للبضاعة

---

1 – وبينت المادة 27 من قانون التأمين البحري الإنجليزي المقصود بالوثيقة القيميةحيث نصت على انها(الوثيقة التي تعين القيمة المتفق عليها لمحل التأمين بحيث تكون القيمة المتفق عليها هي القيمة التأمينية لمحل التأمين شريطة عدم وجود عش سواء كانت الخسارة كلية ام جزئية)

2 – عرفت المادة 28 من قانون التأمين الانجليزي الوثيقة غير القيمية بأنها(هي التي لا تعين قيمة محل التأمين لكن تترك القيمة التأمينية وبحدود المبلغ المؤمن به للتأكد منها بعد ذلك وعدم إعطاء تصريح بالقيمة الا بعد الإشعار بالخسارة أو الوصول)

3 – قايد، محمد بهجت عبد الله – مرجع سابق– ص 398

حسب القانون الإنجليزي والأردني أدق بالتقدير وأقرب الى الخسارة الحقيقية التي قد تلحق بالمؤمن له من جراء تحقق الخطر المؤمن منه فهي تقيس المصلحة التأمينية بدقة أكبر من مقياس المشرع المصري لها[1].

ونرى أن المشرع الأردني قد حدد قيمة الربح المأمول بعشر قيمتها مالم يقبل المؤمن صراحة بتقدير أعلى.[2]

وبالرجوع الى نص المادة (3/16) من قانون التأمين البحري الإنجليزي نرى أن المشرع قد إعتد بالثمن الوارد في الفاتورة بإعتباره الثمن الإساسي Primo Cost ، إلا أنه يمكن الرجوع عن هذه القاعدة بإعتبارها قاعدة مكملة حيث يمكن الأخذ بالسعر الجاري Markot Valuo. فقد ذكر Washington.J في قضية Carron V. Mar. Inc. CO. (لنفرض أن الشيء قد تدمر بعد ساعة من بداية المخاطرة، فما الذي سيفقده المالك؟ إنه سيفقد ما يساويه الشيء أو ما كان سيدره عليه فيما لو بيع في السوق في زمان ومكان الشحن، وعلى فرض أن كلفة الشيء كانت أقل مما يساويه عند الشحن فأنه مع ذلك يكون معرضاً للخسارة الكليه لفقدان الزيادة في تلك القيمة وعليه فإنه يكون ذا حق في مطالبة المؤمن بالتعويض عنها.[3]

لكن ما هو الحل بالنسبة للبضاعة التي قام مالكها بصناعتها ؟

إن تقويمها يكون عن طريق إحتساب الثمن الذي يمكن بيعها به في مكان صنعها[4] إضافة للرسوم والنفقات وأجور التأمين بالإضافة إلى 10% من قيمتها كبدل ربح مأمول.

1- شكري، بهاء بهيج- مرجع سابق – ص332

2 –العنبكي، شهاب أحمد قاسم- المرجع السابق – ص 197

3- Phillips .w. -1976- Treatise on the law of insurance- 5th ed- vol.1- NowYork – p1229

4 - Malcolm A Clarke-1999- The Law Insurance Contracts- London- p32

كيف يمكن إثبات القيمة المقبولة إذا تضمنت فاتورة الشراء ثمناً بعملة أجنبية؟[1]

أجاب Lord Konyon عن هذا التساؤل في قضـــية Thollusson V. Bewlok عـــام 1793 حيث كانت قد أبرمت وثيقة تأمين في انجلترا على كمية من السكر من ميناء فرنسي فـــي سبتمبر عام 1791 وكان سعر الصرف في انجلترا عندها هو 24 بنس لـــك كـــراون فرنســـي، وعند تحقق الخسارة وتسويتها في يناير 1792 هبط سعر الكروان الفرنسي بحيث لم يتعد 7.75 بنس فقرر Lord Konyon (أنه طالما أن المؤمن له سيستفيد في حالة إرتفاع ســـعر الصـــرف بالنسبة للكروان فعليه أن يتحمل بالمقابل الخسارة الناجمة عن الهبوط).[2]

وبهذا نستنتج أنه يجب إعتماد سعر الصرف يوم تحقق الخسارة لا يوم تسوية الخسارة.[3]

لكن كيف يتم حساب قيمة البضاعة إذا كانت البضاعة تخضع لنظام إعادة الرسوم الجمركية عند إعادة تصدير البضاعة مرة أخرى ؟

لا يتم خصم هذا المبلغ، وهذا هو المعمول به في الولايات المتحدة الأمريكية حيث أنه لا يتم ادخال الرسوم الجمركية ضمن الثمن الحقيقي عند إحتساب قيمة البضاعة إبتداءً.[4] إلا أن الفقيـــه (Wes Kott) يرى أنه ينبغي خصم المبلغ المعاد من قيمة البضاعة .[5]

أما المشرع الأردني فإنه يدخل الرسوم الجمركية ضمن القيمة المقبولة للبضاعة وبـــالرجوع الى نص المادة (3/359) من قانون التجارة البحرية الأردني نجـــد أن الرســـوم الجمركيـــة لا

---

1 – للمزيد راجع – غنايم، حسين يوسف – 1979– المصلحة في التأمين البحري بالقانون المصري – رســـالة دكتوراه – ب ن– ص 519

2 – Arnould-op.cit., p395

3 – للمزيد راجع – العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق – ص 677 وما بعد

4 – Gow1900- Marin Insurance- A handbook - 2nd od- lodon -p854

5 – Wes Kott-1781 – Theory and pratice of insurance – London - P254

تسقط. إلا أن الباحثة ترى إنه ومن مقتضيات العدالة وتحقيقاً لشرط المصلحة التأمينية فإنه يجب أن يشترط خصم هذا المبلغ من القيمة المقبولة حتى يتساوى مبلغ التعويض مع الخسارة الحقيقية.

لكن ماهو الوقت الذي تتحدد فيه قيمة البضاعة؟

نجد أن كلاً من المشرع الإنجليزي والأردني قد إتفقا على أن يتم تقويم البضاعة عند المغادرة لا عند الوصول. في حين ان التقويم عند الوصول يعتبر أكثر دقة من حيث التعويض بإعتباره يضع المؤمن له في نفس الوضع الذي كان سيكون عليه فيما لو لم تتحقق الخسارة، إذ المفروض أن يعمل التعويض على جبر الخسارة الناجمة عن تحقق المخاطر المؤمن ضدها لا على إعادة المؤمن له الى نفس الوضع المادي الذي كان عليه قبل المخاطرة البحرية. وإن هذه القاعدة التي تفيد في كيفية تحديد قيمة البضاعة المقبولة في ميناء المغادرة هي قاعدة مكملة اي يجوز الاتفاق على مخالفتها. إلا أنه وبرأي الباحثة المتواضع نرى أن كلا المشرعان قد تداركا هذا وأضافا 10% كبدل ربح مأمول.

ونرى أن قواعد التأمين البحري ومن حيث إثبات قيمة المصلحة التأمينية فيها خروج على القاعدة العامة (العقد شريعة المتعاقدين). حيث يجوز للمؤمن إثبات أن القيمة المقبولة الواردة في العقد تزيد عن القيمة الحقيقية للبضاعة محل عقد التأمين البحري، وهذا حتى لا يحقق المستأمن ربحاً من وراء التأمين، وبذلك يتحصل شرط القيمة المتفق عليها في النهاية أنه مجرد نقل لعبء الإثبات من عاتق المؤمن له الى عاتق المؤمن.[1]وهذا ما أكد عليه المشرع الأردني في المادتين (325،318) قانون التجارة البحرية وأكدت عليه محكمة التمييز الأردنية في العديد من قراراتها ومنها القرار رقم93/164 تاريخ1993/5/17 والذي جاء فيه إنه (**لا يجوز إحتساب *مقدار التعويض على أساس ما ورد بوثيقة الشحن، طالما أن المدعية قد أثبتت مقدار الضرر***

---

1 – طه، مصطفى كمال – وائل أنور بندق – مرجع سابق – ص 73

ببينة مقبولة والذي يحدد بالقيمة الفعلية للبضائع الهالكة وبالنقص الفعلي للبضائع المتضررة.)[1] وماهذا إلا تطبيق لقواعد التأمين العامة وأعمالا لمبدأ التعويض ولشرط المصلحة التأمينية.

فتختلف كيفية تقدير قيمة المصلحة التأمينية حسب نوع الخسارة هل هي خسارة كلية (Loss Total) أم خسارة جزئية.

فإذا تحقق الخطر المؤمن منه وأدى الى تحقق الخسارة الكلية الحقيقية Actual Total) (Loss وهي خسارة كليه بحكم القانون والواقع.[2] فعندما يهلك المال المؤمن عليه بالكامل أو يتضرر بحيث لا يمكن أن يقوم بعمله كما بينت ذلك المادة (57) من قانون التأمين البحري الإنجليزي. كغرق البضاعة المؤمن عليها أو إحتراقها بالكامل أو تعفن شحنة القمح مثلا كاملة بحيث لا تصلح للإستخدام بالبشري وبحيث تتجاوز نسبة التلف فيها النسبة المحددة من قبل منظمة الغذاء العالمية. وهذا ما أخذت به محكمة التمييز الأردنية في قرارها رقم 1998/2149 تاريخ 1998/12/6 والذي ينص على أنه ***(تجيز المادة 296 من قانون التجارة البحرية المتعلقة بالتامين البحري إجراء عقد التامين بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض الرحلة البحرية وحيث ان النص جاء مطلقاً فعليه ارسال البضاعة بحالة سليمة من المصدر وصيرورتها عند الاستلام غير جيدة ومصابة باعفان ظاهرة ونسبة الشوائب والاوساخ عالية وبالتالي غير صالحة للاستهلاك حيث تم فحصها عند التصدير وفحصها عند الوصول فان ذلك يعطي الحق للمؤمن له بالمطالبة بالتعويض وفق أحكام عقد التأمين).*** وكذلك أوضح القضاء الإنجليزي أن غرق كمية من البلح تبين عند إنتشالها بعد عدة أيام أنها تلفت من

---

1 – برنامج السعيد لبرامج الكمبيوتر تاريخ الدخول 2011/4/25

2 – عبد الرحيم، ثروت علي– مرجع سابق – ص75

التعفن وإستعمالها سماداً زراعياً هي خسارة كليه، فإذا فقدت شحنة من المواد المعدة كطعام للإنسان صلاحيتها للاستهلاك البشري أعتبرت خسارة كليه حتى ولو بقيت محتفظة بمظهرها أو أعتبرت صالحة لغذاء الحيوان.[1]

وبهذه الحالة (الهلاك الكلي الحقيقي للبضاعة) في الوثيقة محددة القيمة فإن المؤمن له يستحق المبلغ المتفق عليه والوارد في الوثيقة بعد حسم قيمة البضاعة التالفة من مبلغ التعويض كما أكدت عليه المادة (358) من ذات القانون. فيكون مقياس التعويض هو القيمة المثبتة في الوثيقة[2]. مع الأخذ بعين الإعتبار إمكانية إثبات إختلاف القيمة الحقيقية عن القيمة المقبولة للبضاعة من قبل شركة التأمين كما مر معنا سابقاً.

اما الخسارة الحقيقية الحكمية Constructive Total LOSS وهي خسارة كليه بحكم القانون فقط لا بحكم الواقع فهي تتمثل في إنقطاع أخبار السفينة لمدة محددة بالقانون وبحال تعذر نقل البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار إذا لم يبدأ بنقلها على سفينة أخرى خلال المدد المحددة في المادة (2/371) من قانون التجارة البحرية الاردني. إذا ضبطت السفينة أو إذا إغتصبها قرصان... بهذه الحالات يستحق المؤمن له كامل مبلغ التأمين (التعويض) بشرط أن يحول حقوقه التي يملكها في المال المؤمن عليه لصالح شركة التأمين وهذا ما أكد عليه المشرع الأردني في المادة (365) من قانون التجارة البحرية الأردني.

وبحالة الخسارة الجزئية وهي الضرر الجزئي الذي يلحق المال المؤمن عليه بسبب الخطر المؤمن منه. فقد عرفتها المادة (64) من قانون التأمين الإنجليزي بإنها (***خسارة جزئية للشيء المؤمن عليه مسببة بحادث مؤمن منه والتي هي ليست خسارة عامة)***.كأن يحرم المؤمن له

---

[1] – عبد الرحيم، ثروت علي– مرجع سابق – ص 68

2 – النعبكي، شهاب أحمد قاسم – مرجع سابق – ص 199

من حيازة بضاعته بسبب وقوع الخطر المؤمن منه وكان إحتمال إستعادتها بعيداً أو كانت تكاليف إستعادته تزيد على قيمة البضاعة بعد إستعادتها. وفي الهلاك الجزئي للبضاعة بالوثيقة محددة القيمة فيتم حساب نسبة الخسارة الى البضاعة (والتي تشمل ثمن البضاعة الحقيقي والرسوم والنفقات ورسوم الجمرك) ومن ثم حساب قيمة التأمين المستحق.

فتتم التسوية بشكل نسبي للقيمة المتفق عليها.[1] وقد حددت المادة (359) من قانون التجارة البحرية الأردني كيفية حساب الخسارة وكيفية التعويض بحيث يتم تحديد هذه الخسائر تحديد نسبي وقائم عن طريق مقارنة قيمة البضاعة بعد تعرضها للخسارة وقيمتها في ميناء الوصول بحال وصولها سالمة محسوبة من ضمنها قيمة النفقات المدفوعة عليها (كبدل الشحن والتأمين...) ومضافة لها الرسوم الجمركية.

أما بحالة تلف البضاعة يتحدد مبلغ التعويض بأخذ النسبة بين قيمة البضائع بفرض وصولها سليمة وقيمتها تالفة وذلك في يوم بيع هذه البضائع ثم تطبق النسبة على مبلغ التأمين المتفق عليه.[2]

إلا أنه إذا توافرت شروط الخسارة الكلية الحكمية كان للمؤمن له أن يختار بين المطالبة بالتعويض عن خسارة جزئية وبين التخلي عن ملكية الشيء المؤمن له والمطالبة بالتعويض كما لو كانت الخسارة كليه.[3]

---

1 – العنبكي، شهاب احمد قاسم – مرجع سابق – ص199

2 – دويدار، هاني – مرجع سابق – 376

[3] – عبد الرحيم، ثروت علي – مرجع سابق –ص 83

ومما سبق نستنتج ان القيمة الحقيقية للبضاعة المؤمن عليها تشمل (ثمن البضاعة الحقيقي – ثمن الشراء – بالإضافة للرسوم والنفقات والربح المأمول بنسبة 10% من ثمن البضاعة الحقيقي). [1]

ويجيز القانون الإتفاق على ما يعرف بالمسموحات[2] والإعفاءات وهي عدم ألتزام المؤمن بتعويض الأضرار قليلة الأهمية أو خصم نسبة من الضرر من مبلغ التعويض المستحق.[3] وهو ما أكد عليه المشرع الأردني أيضاً في المادة (360) من قانون التجارة البحرية والتي تنص على انه (***يمكن أن يشترط في الوثائق إعفاءات تحصر مفاعيل التأمين ويمكن أن تتحدد هذه الإعفاءات إختيارياً في الوثائق ...***). والحكمة من المسموحات الإتفاقية هي تفادي المطالبات قليلة الأهمية من جهة وحث المؤمن له على العناية والمحافظة على الشيء المؤمن عليه نظراً لتحمله نصيباً معيناً من الخسارة من جهة أخرى.[4]

أما مدة عقد التأمين الواقع على البضاعة فيترك لإتفاق المؤمن والمؤمن له حسب نوع البيوع ونوع التأمين ونوع غطاء التأمين المتفق عليه[5] فإذا لم يتفقا على مدة محددة في العقد فإن المشرع الأردني قد حدد أن مدة التأمين تبدأ من وقت ترك البضاعة على اليابسة بقصد شحنها حتى وقت وضعها على الأرض في مكان الوصول وهذا ما أكدت عليه محكمة التمييز الأردنية في العديد من قراراتها ومنها القرار رقم 2001/2885 تاريخ 2001/11/26 والذي جاء فيه

---

1 – العطير، عبد القادر حسين _ ص 678 .

2 –طه، مصطفى كمال – 1995– مرجع سابق – ص524

3 – دويدار، هاني – مرجع سابق –ص 376

4 – طه، مصطفى كمال – 1995– مرجع سابق – ص485

5 – وهي صيغة الشروط المعهدية للتأمين على البضائع (A,B,C) وتحتوي على مجموعة من الشروط المتشابهة باستثناء الشرط الخاص بالاخطار المغطاه والإستثناءات العامة – للمزيد راجع – التأمين البحري (الشروط المعهدية والاتفاقيات الدولية) – البرنامج التأهيلي مبادئ وتطبيقات التأمين – محافظة – قيس – 2006 – الاتحاد الاردني لشركات التأمين – الاردن

(إن عقد التأمين البحري يغطي الرحلة البحرية ولو كان تقرير البضـاعة فـي غيـر الميـناء المقصود في العقد، وتكون شركة التامين والحالة هذه ملزمة بتعـويض المميـز ضـده عـن الاضرار اللاحقة بالبضاعة. ان المادة 332 من قانون التجارة البحرية رقم12/ 1972 تحمل المؤمنين مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالاشياء المؤمنه. اذا كـان عقـد التـامين البحـري المحفوظ في الملف هو عقد إرتضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحـق بالبضاعة اثناء الرحلة البحرية وحتى تاريخ تسليم البضاعة ، فيكون المميز في هـذه الحالـة ملزم بتعويض المميز ضده عن الاضرار اللاحقة بالبضاعة العائدة له، ويكون ما توصلت اليـه محكمة الموضوع في تفسيرها لنصوص قانون التجارة البحرية واقعا فـي محلـه ان الرحلـة البحرية تبدا من ميناء التحميل الى ميناء التفريغ ، ولا يحول ذلك دون شمول عقـد التـامين لكافة مراحل هذه الرحلة.[1]).

ومن خلال هذا الفصل نكون قد علمنا أن قيمة المصلحة التأمينية تسـاوي قيمـة الضـرر الحقيقي الذي تعرض له المؤمن له من جراء تحقق الخطر المؤمن منه. وأن شـرط المصـلحة التأمينية شرط مهم لتحديد مقدار التعويض الذي يستحقة المؤمن له عند تحقق الخطـر المـؤمن منه. وأن قيمة هذه المصلحة التأمينية يتحدد حسب نوع وثيقة التأمين هل هي وثيقـة مقومـة أو غير مقومة.

---

[1] – برنامج السعيد لبرامج الكمبيوتر تاريخ الدخول 2011/4/25

الفصل الرابع

أنواع العلاقة بين مبلغ التأمين والمال المؤمن عليه وتعدد التأمينات

وبعد أن عرفنا كيفية تحديد قيمة المصلحة التأمينية بوثيقة التأمين البحرية الواقعة على السفينة أو على البضاعة نأتي لدراسة العلاقة بين مبلغ التأمين والمال المؤمن عليه في المبحث الأول وفي المبحث الثاني نتطرق إلى حالة أخرى تتكرر كثيرا على أرض الواقع آلا وهي حالة تعدد التأمينات.

المبحث الأول

أنواع العلاقة بين مبلغ التأمين والمال المؤمن عليه

إن قيمة المصلحة التأمينية (مبلغ التأمين) وكما مر معنا سابقاً إما أن يتحدد بوثيقة التأمين مسبقاً عند توقيع العقد ونكون أمام وثيقة تأمين مقومة (Valued Policy) وأما أن يترك ليحدد بعد وقوع الخطر المؤمن منه ونكون أمام وثيقة تأمين غير مقومة (Unvalued Policy).

فإذا كانت وثيقة التأمين غير مقومة فلا تظهر لنا أي مشكلة حيث أن قيمة التأمين تتحدد من قبل الخبراء أو مسوي الخسائر عند تحقق الخطر المؤمن منه. لكن تثور المشكلة في الوثائق غير المقومة بحالة إختلاف مبلغ التأمين الوارد في الوثيقة عن قيمة المال المؤمن عليه الحقيقية ومن هنا فسيقسم هذا المبحث إلى مطلبين : –

المطلب الأول :– حالة تساوي مبلغ التأمين لقيمة المال المؤمن عليه .

المطلب الثاني :– حالة إختلاف مبلغ التأمين عن قيمة المال المؤمن عليه .

المطلب الأول

حالة تساوي مبلغ التأمين لقيمة المال المؤمن عليه

وبهذه الحالة فإن مبلغ التأمين الوارد في الوثيقة يساوي قيمة المال المؤمن عليه حقيقةً. لــذا فإذا تحقق الخطر المؤمن منه وتضرر المؤمن له وحصلت خسارة كلية إستحق المؤمن له قيمـــة التأمين الوارد في وثيقة التأمين والتي تساوي القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه والتـــي تســـاوي أيضاً قيمة المصلحة التأمينية المتضررة من جراء تحقق الخطر المؤمن منه. وإذا كان الضـــرر جزئي إلتزم المؤمن بالتعويض بما لايجاوز مبلغ التأمين[1].

وإن هذه الحالة هي الحالة الطبيعية والتي يجب أن يكون عليها التأمين. إذ يجب أن يتساوى مبلغ التأمين مع قيمة المصلحة التأمينية.

وهي حالة سلسة لا تحتاج الى كثير من الشرح لكن زيادة في التوضيح نورد المثال التالي:

فلو أبرم مالك بضاعة عقد تأمين بحري (على بضاعته المنقولة بحراً) بقيمة (10000) دينار وكانت القيمة الحقيقية للبضاعة (أي تم تقويمها بالطرق التي درسناها في الفصل السابق) تساوي ذات المبلغ فعندها نكون أمام حالة تساوي مبلغ التأمين الوارد بالوثيقة مع قيمة المصلحة التأمينية. فإذا تحقق الخطر المؤمن منه وتلفت البضاعة تلفاً كلياً إستحق المؤمن له مبلغ التأمين كاملاً الوارد بالوثيقة لأنه يشكل القيمة الحقيقية للضرر الذي لحق به والذي يساوي أيضاً قيمة المصلحته المتضررة أي يستحق مبلغ (10000) دينار كتعويض.

---

1 – العطير، عبد القادر حسين– مرجع سابق – ص681

أما إذا تحقق الخطر المؤمن منه وتلفت البضاعة تلفاً جزئياً بما يعدل الربع إستحق المؤمن له نسبة من مبلغ التأمين الوارد في الوثيقة تعادل نسبة خسارته أي نسبة مصلحته المتضررة وبالتالي إستحق ربع مبلغ التأمين.

حيث إن عقد التأمين عقد تعويضي يقتصر على التعويض في حدود الضرر الـذي يلحـق بالمؤمن له دون أن يجاوز ذلك ودون أن يكون مصدر لإثرائه فلا يجوز أن يكون المـؤمن لـه بفضل عقد التأمين في مركز مالي أفضل بعد تحقق الخطر المؤمن منه.[1]

وهذا ما أكد عليه المشرع الأردني في المادة (325) من قانون التجارة البحرية والتي تنص على أنه (***يتحتم أن يكون التأمين بالبحري عقد تعويض على الرغم من كل إتفاق مخـالف ولا يجوز أن يجعل الشخص المؤمن له بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التـي كـان عليها لو لم يقع الطارئ.***). ويتم الإتفاق على قيمة التأمين بين المؤمن والمؤمن له، فإذا تم تحديد قيمة المال المؤمن عليه بوثيقة تأمين مقومة على أساس القيمة المقبولة للمال المؤمن عليه فيلتزم المؤمن بالتعويض على هذا الأساس إلا إذا قام الدليل على عكس ذلك.[2]

المطلب الثاني

حالة إختلاف مبلغ التأمين عن قيمة المال المؤمن عليه

تتحقق هذه الحالة إذا إختلفت قيمة المصلحة التأمينية عن القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه.

فإن المؤمن له يقوم عادة بتقويم المال المؤمن عليه كما مر معنا بالفصل السابق مـن هـذا البحث إلا أن هذه القيمة والتي تسمى القيمة المقبولة (Valued Agree) ليست قيمة مسلم بهـا

1 – السنهوري – مرجع سابق – ص 1529

2 – طه، مصطفى كمال – 1975–مرجع سابق – ص 434

من قبل المؤمن إذ يجوز له أن يثبت أن هذه القيمة تزيد عن القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليـــه وهو ما أشارت إليه المادة (318) من قانون التجارة البحرية الأردنـــي. وهـــذه الحالـــة فيهـــا إفتراضان لذا سيقسم هذا المطلب إلى فرعين :-

الفرع الأول نتناول فيه حالة تجاوز مبلغ التأمين لقيمة المال المؤمن عليه وحالة تجاوز قيمة المال المؤمن عليه لمبلغ التأمين بالفرع الثاني من هذا المبحث.

الفرع الأول

حالة تجاوز مبلغ التأمين قيمة المال المؤمن عليه

Over Insurance

وهي المغالاة في مبلغ التأمين والمبالغة في تقدير قيمة المال المؤمن عليه ويسمى بالتـــأمين المغالى به.[1] وفي حالة التأمين المغالى به يظهر لنا فرضان وهما : -

الفرض الأول :- المغالاة بحسن نية

وتكون هذه الحالة بأن يقدر المؤمن له المال المؤمن عليه بأكثر من قيمته الحقيقية عن حسن نية أو إهمال أو خطأ.[2] وهنا لن يدفع المؤمن للمؤمن له إلا قيمة الضرر الفعلي الذي لحق بـــه.[3] وأن عقد التأمين يكون صحيحاً ونافذاً في حدود القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه.[4]

---

1 - السنهوري- مرجع سابق - ص1610

2 - العطير، عبد القادر حسين- مرجع سابق- ص 682

3 - لطفي، محمد حسام محمود- مرجع سابق - ص 170

4 - طه، مصطفى كمال- 1995- مرجع سابق - ص 436

وهذا ما أخذ به المشرع الأردني في المادة (327) من قانون التجارة البحرية والتي تنص على أنه (***...إذا لم يكن غش أو خداع فالعقد يعد صحيحاً على قدر قيمة الأشياء المؤمنة كما هي مقدرة أو كما إتفق عليها. ولا يحق للؤمن إستيفاء بدل التأمين عن المقدار الزائد لكن له أن ينال بدل عطل وضرر***) وينخفض تبعا لذلك قسط التأمين بالنسبة ذاتها التي خفض لها قيمة التأمين إبتداءا من الأقساط التالية لانكشاف المغالاة.[1]

وإن المشرع الأردني قد أقر للمؤمن إمكانية حصوله على تعويض عن بدل العطل والضرر الذي لحق به من جراء هذه المغالاة وبهذا ليس للمؤمن حق بالقسط فيما يقابل هذه الزيادة وقد يظهر لنا أن إحتفاظ المؤمن له بالأقساط والتي دفعت له دون تخفيض يكون قد أثرى بها المؤمن على حساب المؤمن له إلا أن هذا غير صحيح لإن الخطأ بهذه الحالة بالتقدير جاء من المؤمن له. وهذا ما أخذ به المشرع المصري أيضا حيث نص في المادة (349) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه (***إذا إنتفى التدليس عد العقد صحيحا بمقدار قيمة الأشياء المؤمن عليها***).

فقد إعتبر المشرع الفرنسي أيضا أن عقد التأمين يعد صحيحاً وأن المؤمن له لا يستحق سوى القيمة الحقيقية للمال وقت تحقق الخطر[2]، إلا إنه قد أقر للمؤمن بحقه بالإحتفاظ بجميع الأقساط دون تخفيض.

ولم ينص المشرع الإنجليزي على هذه الحالة إلا بحالة التأمين المتعدد حيث نص في المادة في (35) من قانون التأمين البحري على أنه (***يعتبر المؤمن له مؤمنا تأميناً زائداً إذا حصل على وثيقتي تأمين أو أكثر ...***) وسوف نتناول هذه الحالة بالتفصيل في المبحث الثاني من هذا

---

1 – السنهوري – مرجع سابق– ص 1612

2 – للمزيد راجع – غنايم، حسين يوسف – مرجع سابق – ص 534

الفصل. إلا أنه وفي المادة (2/67) من ذات القانون أقر بأن القيمة المذكورة في وثيقة التأمين تعتبر _ فيما يتعلق بطرفي التأمين _ نهائية بالنسبة لقيمة الشيء المؤمن عليه سواء كانت الخسارة كلية أم جزئية وذلك شريطة أن يكون التقويم قد تم بحسن نية[1].

وهذا ما أكد عليه القضاء الإنجليزي فقد ذكر Lord Elloborough في قضية Marsh [2] all v.parker(1809) (***بدون إثبات الغش لا أستطيع التعرض للتقويم***)، كما ذكر القاضي Bovill,J. في قضية Barker v. Janson [3] (***أن التقويم المبالغ فيه قد يكون دليلا على الغش، ولكن إذا كان التصرف بحسن نية فإن التقويم المتفق عليه ملزم***).

ولابد من ذكر موقف القاضي will,J حيث يؤكد أن التقويم الوارد في وثيقة التأمين المبرمة بحسن نية يعتبر ملزماً لطرفيه حتى لو كانت تنطوي على مبالغة، فقد ذكر في قضية : [4]Lidgott v. Secrotan (***وفي حالة الإفتقار للغش والمقامرة يبدو لي أن القيمة المتعاقد عليها هي القيمة الواجبة الدفع كتعويض عن تحقق الخسارة***)

وأن المشرع الأردني قد أقر للمؤمن بحقه بالمطالبة بالتعويض عن العطل والضرر بحالة التقويم المغالى فيه بحسن نية مخالفاً بذلك المشرع الإنجليزي الذي لم يقر التعويض ومقترباً منه بعدم إقراره بحق المؤمن بالإحتفاظ بالأقساط الزائدة حيث تنص المادة (6/83) من قانون التأمين الإنجليزي على أنه (***عندما يجري المؤمن له تأميناً زائداً بموجب وثيقة تأمين غير قيمية فإن***

---

1 – تنص المادة (2/67) من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة 1906على أن (مدى مسؤولية المؤمن عن الخسارة بحالة وثيقة التأمين القيمية هي القيمة المحددة بوثقية التأمين (مبلغ التأمين)).

2 – Arnould-Sir J-1961- The Law Of Marine Insurance – 15th ed- By Lord Ghorley and Bailhach – London- p368

3 – Ivamy- H . 1977- Casebook on Insurance Law -3rd ed – London – p542

4 – Ivamy-op.cit.,p357

جزءاً من القسط يناسب الزيادة يعاد للمؤمن له.) ومخالفاً لما أخذ به كل من المشرع الفرنسي والمصري اللذان اقرا للمؤمن الإحتفاظ بالأقساط على سبيل التعويض.

ومن هنا فكأن المشرع الفرنسي والمصري قد حددا مسبقاً مقدار التعويض المستحق للمؤمن بما يعادل الأقساط الزائدة. أما المشرع الأردني فقد تركها مفتوحة تقدر تبعاً لكل حالة على حدا بما يتناسب مع العطل والضرر الذي أصاب المؤمن.

ونرى أن هذا أقرب للعدالة حيث أنه على المؤمن أن يثبت تعرضه للضرر ومقدار هذا الضرر الذي لحق به من جراء مغالاة المؤمن له بقيمة التأمين عن حسن نيه.

الفرض الثاني :- المغالاة بسوء نية

اذا كان المؤمن له سيئ النية بحيث يبالغ في قيمة الشيء المعرض للخطر بقصد الإفادة من وقوع الخطر فإن ذلك يتعارض ومبدأ حسن النية الذي يعتبر من الخصائص الاساسية لعقد التأمين، وعليه فإن هذا العقد يكون معرضاً للبطلان، ولكنه بطلان مقرر لمصلحة المؤمن فقط بمعنى أن المؤمن هو الذي يملك الحق في التمسك ببطلان العقد وذلك رغبة من المشرع في تعويض المؤمن تعويضاً كاملاً بمنحه الحق في مطالبة المؤمن له بكامل القسط حتى يرد على المؤمن له قصده السيئ.[1] ويرجع إمكانية البطلان هنا الى عدم مشروعية السبب.

ويقصد هنا بالمغالاة المغالاة التدليسية والتي تنطوي على غش أو خداع أو سوء نية في تقدير قيمة المال المؤمن عليه. فيقدر المؤمن له مبلغ التأمين بأكثر من قيمته الحقيقية. وهذا طمعاً بالحصول على مبلغ تأمين يفوق القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه ليجني من وراء ذلك ربح مادي يفوق قيمة الخسارة أي ليصبح المؤمن له في مركز مالي أحسن مما كان في

---

1 - طه، مصطفى كمال و وائل أنور بندق – مرجع سابق – ص 7 ص 75

السابق[1]. _إلا أنه لا يشترط أن يكون التدليس بطرق إحتيالية [2]_ وبهذه الحالة فإنه يجوز للمؤمن إبطال عقد التأمين.

أما الأثر الذي يترتب على إعطاء الحق للمؤمن وحده بإبطال العقد فهو إن المشرع قد منح المؤمن رخصة المطالبة بإبطال العقد،[3] وهو لا يستخدم مثل هذه الرخصة عادة إلا في حالات تحقق الخطر، أما في حالة وصول الشيء المؤمن عليه سالماً فإن مصلحة المؤمن ستتمثل في الإبقاء على العقد بالقيمة المؤمن عليها لينال أكبر قدر من الأقساط،[4] فإذا ما أستجيب طلب المؤمن بإبطال العقد فإن أثر البطلان سيلحق بطرفيه بحيث يحرم المؤمن له من التعويض كما يحرم المؤمن بدوره من أقساط التأمين بمعنى أنه يلتزم بإعادة ماسبق له تسلمه من أقساط[5]. إلا أن المؤمن يبقى له الحق في المطالبة بتعويض كاملاً وفقاً للقواعد العامة.

ومن هنا فإن إبطال العقد في الحالة السابقة يحرم المؤمن له من التعويض كما يحرم المؤمن من الحصول على الأقساط

أما في إنجلترا، فإنه لا يمكن التعرض للتقويم الوارد في وثيقة التأمين- كمامر معنا سابقاً فإن القيمة المذكورة في الوثيقة تعتبر نهائية وملزمة- مالم يكن ذلك التقويم سبباً في بطلان الوثيقة ذاتها، وهناك ثلاث حالات يمكن أن تؤدي فيها المبالغة في التقويم إلى إبطال وثيقة التأمين وبالتالي تجاوزها وعدم الأخذ بها وهي:

---

1 – العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق- ص 683
2 – للمزيد راجع – طه، مصطفى كمال و وائل أنور بندق – مرجع سابق – ص 7 ص 75
3 – عوض، علي جمال الدين – 1975- القانون البحري – ب ن – القاهرة- ص 361 .
4 – جمال، مصطفى-مرجع سابق- ص331
5 – الشرقاوي، محمود سمير- مرجع سابق- ص 433

1. وبالرجوع الى نص المادة (17) من قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906 والتي تنص على (***إن عقد التأمين البحري عقد مبني على منتهى حسن النية فإن لم يلتزم أحد الطرفين بمنتهى حسن النية جاز للطرف الثاني إبطال العقد.***) يظهر لنا أنه بحال الإخلال بمبدأ حسن النية فإن عقد التأمين البحري يكون قابلاً للإبطال فحينما يتعمد المؤمن له – وبسوء نية – المبالغة في تقويم الشيء المؤمن عليه بغرض التدليس على المؤمن يكون من حق المؤمن طلب إبطال عقد التأمين البحري، وهذا ما أكد عليه القضاء ففي قضية (1812) Haigh v . De la Gour[1] (كانت القيمة الحقيقية للبضاعة الموجودة على ظهر السفينة هي 1400 جنيه بينما كان التقويم الوارد في وثيقة التأمين 5000 جنيه ، وقد أقيم الدليل على أن الفواتير صورية، وعلى أن قوائم الشحن قد عدلت بعد توقيعها من قبل القبطان من أجل خداع المؤمنين، وعليه فقد قضي ببطلان وثيقة التأمين.) فالعقد هنا قابل للإبطال بناءً على طلب المؤمن. وقد أكد Lord Shaw على هذه الحالة أيضاً في قضية[2] Thames Moroy Ma . Ins . co. v (Gunford) ship co (في التقويم المستند الى الغش فإن عقد التأمين يصبح غير ملزم).

2. حينما تدل الظروف ويؤكد الواقع على أن العقد المبرم والمتضمن مبالغة في التقويم هو عقد مقامرة لا عقد تأمين، كما لو كانت مصلحة المؤمن له ضئيلة جدا وبالغ في تقويمها بحيث يمكن إعتبار إبرامه لعقد التأمين البحري بمثابة صورية يغطى بها صفقة المقامرة فعندها يبطل العقد المبرم بإعتباره عقد مقامرة.

---

1 – Arnould-Sir J – op.cit., p369

2 – Ivamy- H . op.cit., p321

وهذا بديهي حيث أنه لا تأمين بدون مصلحة كما مر معنا سـابقاً. ولكـن تجـدر الإشارة الى أن الوثيقة تعتبر باطلة،[1] هنا حتى لو كان المؤمن يعلم علـم اليقـين بـإن مصلحة المؤمن له ضئيلة حيث أن البطلان ليس مقرراً من أجل مصلحة المـؤمن لـه وإنما إنطلاقا من أن عقود الرهان والمقامرة تتعارض مع النظام العام ولإنتفـاء شـرط المصلحة التأمينية الذي يقوم عليه التأمين سنداً لنص المادة (4) مـن قـانون التـأمين البحري الإنجليزي. فالعقد يعتبر باطلاً بأصله حتى ولو لم يطلب المؤمن إبطاله لمخالفته للنظام العام.

3. أما الحالة الثالثة فتتحقق إذا أدت المبالغة في التقويم من جانب المؤمن لـه إلـى تغيير طبيعة المخاطرة والتقليل من فكرة الخطر وتحويلها مـن مخـاطرة عاديـة إلـى مخاطرة تتسم بالمضاربة Speculative فعندها نكون إزاء واقعـة ماديـة ينبغـي الكشف عنها للمؤمن وإلا ترتب بطلان وثيقة التأمين حتى لو لم يكن بالإمكـان إثبـات سوء نية المؤمن له وهذا ما أخذ به المشرع الأردني أيضاً في المادة (300) من قـانون التجارة البحرية الأردني. وهو ما أيده القضاء الإنجليزي أيضاً فـي قضـية [2]londes v.Pen - dor قومت البضاعة بمبلغ يجاوز كثيراً قيمتها الحقيقية إلا أن – المحلفـين لم يقتنعوا بأن المبالغة في التقويم تستند إلى سوء نية المؤمن له، ولكن ممثلـي اللويـدز إستطاعوا إقامة الدليل على أن هذه المبالغة في التقويم قد أضفت على المخاطرة صـفة المضاربة مما خلق واقعة مادية كان ينبغي كشفها للمؤمنين ليقرروا بدورهم إما تخفيض

---

1 – عنايم ، حسين يوسف – مرجع سابق – ص 543

2 – Gow (w) -op.cit., p 52

القيمة المؤمن عليها أو القبول بتغطيتها بأقساط أعلى فتقرر أن عدم الكشف أو الإعـــلان المشار إليه يمنح المؤمنين حقاً بتجنب الوثيقة avoiding the policy. فيكون العقــد قابلاً للإبطال بناءً على طلب المؤمن.

ومن خلال ما سبق يتبين لنا أن القيمة التي تتضمنها وثيقة التأمين في القـــانون الإنجليـــزي تكون ملزمة حاسمة ونهائية مالم تؤد المبالغة إلى إبطال وثيقة التأمين كما مر معنا سابقاً.

أما الجزاء المقرر في القانون الأردني بهذه الحالة فهو تقرير الـــبطلان لصــــالح المـــؤمن بحيث يحتفظ بكامل الأقساط من قبيل التعويض وهذا ما أكد عليه المشرع الأردني فـــي المـــادة (327) من قانون التجارة البحرية (***إذا عقد التأمين على مبلغ من المال يفـــوق قيمـــة الشـــيء المؤمن ووجد هناك غش أو خداع من قبل المؤمن له فيمكن إبطال العقــد بنـــاء علـــى طلـــب المؤمن ويلزم لهذا كامل بدل التأمين من قبيل التعويض***).

ونرى أن المشرع الأردني وفي التأمين المغالى فيه بحسن نية لم يعتبر ان الضرر مفترض ونقل بذلك عبء إثبات الضرر الى المؤمن فعلى المؤمن أن يثبت تعرضه للضرر ومقداره. أمـــا بحالة التقويم المغالى به بسوء فقد إعتبر المشرع الأردني أن الضرر مفترض وبالتالي لا حاجـــة لإثباته وعندها يستحق المؤمن التعويض عن هذا التقويم المغالى به بسوء نية بســـقف أعلـــى لا يجاوز أقساط التأمين، ألا أنه يؤخذ على المشرع الأردني إنه بحالة التأمين المغالى به بسؤ نيـــة قد حدد سقف التعويض المستحق وهو مساوي لأقساط التأمين، أما بحالة التـــأمين المغـــالى بـــه بحسن نيه فلم يحدد سقفاً للتعويض فقد يفوق التعويض عن بدل العطل والضرر التعويض بحالـــة سوء النية.

مما لاشك فيه أن إثبات سوء نية المؤمن له يقع على عاتق المؤمن إذ أن الأصل بالإنسان حسن النية[1] مالم يثبت العكس – وهذا عملاً بالقواعد العامة بالإثبات-. ولايكفي في هذا المجال مجرد الإستناد إلى محض المبالغة في تقدير قيمة الأشياء المؤمن عليها إذ على الرغم من أن تلك المبالغة قد تكون مؤشراً على سوء نية المؤمن له بقصد الحصول على مبالغ تعويض كبيرة إلا أن المبالغة قد تكون ناجمة عن خطأ وقع فيه المؤمن له – وبحسن نية- فيما يتعلق بالقيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها.

وهذا ما أخذ به المشرع المصري أيضا إذ أعطى المشرع المصري للمؤمن الحق بطلب إبطال عقد التأمين [2] وبهذه الحالة فإن العقد يقع موقوفاً على إجازة المؤمن فإذا أجازه نفذ بحقه ضمن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وإن لم يجزه فعليه طلب إبطال العقد. [3]

وإن إبطال العقد ليس جزاء على المغالاة بحد ذاتها وإنما هو جزاء على التدليس.[4]

ولكن مامقدار الزيادة في القيمة الذي يمكن إعتباره بمثابة مبالغة قد تؤدي بصورة أو بأخرى إلى إبطال الوثيقة المستندة إلى سوء النية ؟

في الواقع أنه لا توجد قواعد معينة يمكن عن طريقها التأكد فيما إذا كانت المبالغة في التقويم تمثل زيادة تستلزم الكشف عنها أو ترقى الى مرتبة الغش أوالخداع، فالمسألة مسألة وقائع تخضع لنظر قاضي الموضوع وتتعلق بالظروف الخاصة بكل قضية وتبعاً لظروف كل دعوى على حدى.

---

1 – العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق- ص 683

2 – طه، مصطفى جمال – 1975- مرجع سابق- ص 435

3 – طه، مصطفى كمال – 1995- مرجع سابق- ص 435

4 – شكري، بهاء بهيج- مرجع سابق – ص 753 .

وتعليقا على ذلك ذكر Lord Shaw في حكم صادر عن محكمة الإستئناف الإنجليزية في قضية (Gunford) مايلي : (***حينما نكون إزاء تقويم مغالى فيه ، فإن سوء النية لايكون مستبعداً إلا أن مسألة الغش لم تثر في هذه الدعوى***[1]***. والواقع أن ثمة أسباب قد تدعو المؤمنين الى تفضيل التأمين على شيء ما بمبلغ يجاوز قيمته الحقيقية مادامت هذه الزيادة لا تشكل إغراء للمؤمن له بالإجهاز على ذلك الشيء إذ أنه كلما زادت القيمة المؤمن عليها كلما زادت حصانة المؤمنين من مطالبات المؤمن لهم بالتعويض عن خسارات معينة وخاصة تلك التي تقل عن نسبة معينة من مبلغ التأمين، وعليه فإن الزيادة قد تكون متفقا عليها بين الطرفين ولاتعكس بالضرورة سوء نية من جانب المؤمن له***).[2]

وقد قال الفقيه الإنجليزي جو[3] (***يشهد تاريخ التجارة قضايا إعتبر فيها التأمين بما يعادل أربعة أضعاف المبلغ المذكور في الفاتورة تأميناً عادلاً، كما هو الحال بالنسبة لشحنات الفضة الى اليابان التي كانت ترسل بهدف مقايضة الفضة بالذهب بنسبة 4 : 1 حيث أن النسبة التي كانت تسود العالم فيما يتعلق بهذه المقايضة هي 1/5 وكما هو الحال بالنسبة للتأمينات المبرمة على الشحنات المهربة أو الشحنات التي ينبغي لها أن تجتاز حصارا مفروضا عليها حيث جرى العمل على تقويم هذه الشحنات بمبالغ كبيرة لإن قيمتها ستتضاعف عدة مرات فيما لو كتب لها الوصول إلى الجهة المقصودة)***[4] .

---

1 – وتتلخص قضية(Gunford) بأنه وفي بوليصة تأمين سفينة كانت القيمة الحقيقية للسفينة هي 9000 جنهية إلا إنها كانت مقومة بمبلغ 18500 جنيه فلم يثر المدعون أنها زيادة تستدعي الكشف عنها.

2 –Arnould-Sir J- op.cit., p369

3 – Gow (w) - op.cit.,p69

4 – Gow (w) ibid., p102

ويظهر لنا من خلال ما سبق كيفية تأثير نية المؤمن له على حالة التأمين المغالى به إذ يختلف الحكم بحالة التأمين المغالى به بحسن نية عنه بسوء نية من حيث نفاذ العقد وبطلانه ومقدار التعويض وكيفيته.

الفرع الثاني

حالة تجاوز قيمة المال المؤمن عليه لمبلغ التأمين

Under Insurance

ونعني بهذه الحالة أن يكون التأمين بأقل من قيمة الشيء المؤمن عليه وهو التأمين الناقص أو البخس أو الجزئي وتتحقق هذه الحالة عندما لايقوم المؤمن له بتغطية القيمة الزائدة في حالة إزدياد قيمة الشيء المؤمن عليه بعد إبرام عقد التأمين أو بحالة عدم قيامه بالتأمين على كامل قيمة المال المؤمن عليه إبتداءا.[1] إذ قد يجد المؤمن له مصلحته في دفع قسط أقل[2] فيقدر قيمة المال المؤمن عليه المقبولة بقيمة أقل من القيمة الحقيقية لها.

لقد عالج المشرع الأردني هذه الحالة بالمادة (329) من قانون التجارة البحرية والتي جاء فيها (***إذا كان التأمين لا يشمل سوى قسم من قيمة الشيء المؤمن عد الشخص المؤمن له كأنه ما برح ضامناً لنفسه للقسم الباقي فيتحمل من ثم قسماً يناسبه من الضرر إلا إذا نص صراحة على أنه يحق للشخص المؤمن له ضمن حدود مبلغ التأمين أن يتناول تعويضاً كاملاً إذا لم يجاوز الضرر القيمة المؤمنة***).

---

1 - Ivamy- H op.cit., p515.

2 – طه، مصطفى كمال و وائل أنور بندق – مرجع سابق – ص 76

فإذا تحقق الخطر المؤمن منه وكانت الخسارة كلية إستحق المؤمن له قيمة التأمين كـــاملاً. ولا يلتزم المؤمن بأن يدفع أكثر من مبلغ التأمين.[1]

لكن ما الحل إذا تحقق الخطر المؤمن منه وكانت الخسارة جزئية فهـل يلتـزم المـؤمن بالتعويض الكامل عن هذه الخسارة انطلاقاً من أن قيمة الخسارة ماتزال دون غطاء التأمين؟

الواقع أن فكرة التأمين تقوم على أساس أن كلاً من المؤمن والمؤمن له يعتمد علـى القيمـة الحقيقية للشيء المؤمن عليه في تقدير التزاماته تجاه الآخر، فالمؤمن يكون ذا حق في الحصـول على أقساط تأمين تحتسب على أساس القيمة الحقيقية، وفي مقابل ذلك يلتزم المـؤمن بتعـويض المؤمن له–في حالة هلاك الشيء أو فقده – بما يعادل تلك القيمة،[2] فإذا ماتضمن عقـد التـأمين قيمة للشيء المؤمن عليه تقل عن قيمته الحقيقية فإن ذلك سيؤدي بالضرورة إلى حرمان المؤمن من الحصول على جزء من أقساط التأمين يعادل الأقساط المستحقة عن الفرق بين القيمة الحقيقية للشيء وقيمته المقدرة في العقد. وحيث أن الأقساط الأخيرة توفر على المؤمن لـه دفـع مبـالغ إضافية فإن المنطق يفرض إلقاء تبعة ماتغطيه تلك الأقساط على عاتقه هو شخصيا، بمعنـى أن يعتبر المؤمن له بمثابة مؤمن لنفسه على ذلك الجزء من المال المؤمن[3] وهذا يعنـي أن يسـتحق المؤمن له نسبة تساوي النسبة بين مبلغ التأمين وقيمة المال المؤمن عليه وتحمـل المـؤمن لـه الباقي الذي يعتبر في هذه الحالة مؤمناً مشاركاً للمؤمن وهذا ما يعرف بقاعدة النسبية. وهي عدم أحقية المؤمن له في الحصول على تعويض كامل عن الخسارة التي لحقت به مالم يكـن مبلـغ التأمين الذي يحمله يعادل أو يزيد عن قيمة الشيء موضوع التأمين.[4]

---

1 – طه، مصطفى كمال– 1975– مرجع سابق– ص436

2 – غنايم، حسين يوسف – مرجع سابق – ص 530

3– طه، مصطفى كمال و وائل أنور بندق – مرجع سابق – ص 77

4 – عبده، السيد عبد المطلب–1986– مبادئ التأمين– مكتبة النهضة المصرية–القاهرة– ص 106

فمثلا إذا كانت القيمة الحقيقية للبضاعة تساوي (100000) دينار وقام المؤمن له بتأمينهـا بعقد تأمين بحري محدد بقيمة (60000) دينار وتحقق الخطر المؤمن منه مما أدى إلى هـلاك كلي للبضاعة أستحق المؤمن له كامل قيمة التأمين والتي تبلغ 60000 دينار ويكـون ضـامن لنفسه ب 40000 التي لم يؤمن عليها . فلا يستطيع المؤمن له المطالبة بقيمة الضرر الذي تفوق قيمة مبلغ التأمين. لإن قيمة التعويض الذي تدفعه شركة التأمين للمؤمن له يتحـدد إمـا بقيمـة الضرر الحقيقي أو بقيمة مبلغ التأمين أيهما أقل.[1] أما بحالة الخسـارة الجزئيـة فتطبـق قاعـدة النسبية [2] أو ما يعرف بشرط المعدل(Average Clause) [3] وهو مقدار نسبة قيمة التأمين إلى قيمة المال القابلة للتأمين.[4] وهذه القاعدة ليست من النظام العام إذ وسنداً لنص المادة (329) من قانون التجارة البحرية الأردني يجوز الإتفاق على مخالفتها.

وهذا ما أخذ به المشرع الإنجليزي أيضا في المادة (81) من قانون التجارة البحرية والتي جاء فيها (***عندما يجري المؤمن له تأمين بمبلغ يقل عن القيمة الفعلية يعتبر المؤمن له مؤمن لدى نفسه عن الجزء الباقي غير المؤمن عليه***). وهذا ما أخذ به المشرع الفرنسي أيضاً.

فمثلا لو كانت القيمة الحقيقية للبضاعة المؤمن عليها تأمين بحري تساوي 100000 دينـار وقام المؤمن له بالتأمين عليها بقيمة 50000 دينار وتحقق الخطر المؤمن منـه ممـا أدى إلـى خسارة جزئية مقدرة 10000بالبضاعة فإن قيمة التعويض تتحدد بناءاً علـى قاعـدة النسـبية فتكون كما يلي: -

---

1 - السنهوري - مرجع سابق - ص 1530

2 - لطفي، محمد حسام محمود- مرجع سابق- ص 170

3 - شكري، بهاء بهيج- مرجع سابق- ص 749

4 - شرف الدين، أحمد- مرجع سابق - ص 166 .

قيمة الضرر× مبلغ التأمين المحدد بالوثيقة/ القيمة الحقيقية للبضاعة = قيمة مايتحمله المؤمن

10000 ×100000/50000 = 5000 دينار

إذن يدفع المؤمن 5000 دينار للمؤمن له ويتحمل المؤمن له الفرق بين قيمة الخسارة الحقيقية وقيمة مايتحمله المؤمن (10000− 5000) =5000 دينار وكأن المؤمن قد أمن نفسه لدى نفسه أي يكون ضامن لنفسه بالباقي.

وقد بين العلامة السنهوري إنه ولإعمال قاعدة النسبية لابد من توافر عدة شروط وهي:

1. أن تكون هناك قيمة مؤمن عليها مقدرة أو قابلة للتقدير.
2. أن يكون التأمين بخساً.
3. أن يتحقق الخطر المؤمن منه تحققاً جزئياً.[1]

وإن قاعدة النسبية قد أثارت خلاف فقهي بين فقهاء القانون مابين مؤيد ومعارض لها،[2]أما المعارضون فسندهم أنها لا تستند ألى أساس حيث أن إعمال هذه القاعدة يترتب عليه أن لا يقبض المؤمن له إلا مبلغ يقل عن المبلغ الذي قدر على أساسه القسط، فيصيبه غبن.[3] ألا إنه وسنداً للقانون الأردني فإن هذه القاعدة المكملة لا تطبق إذا وجد نص بالبوليصة يقضي بعدم الأخذ بها كأن يشترط المؤمن له على أن يحصل على تعويض كامل لقيمة الضرر الجزئي الذي لحق به بما إنه ضمن مبلغ التأمين. يلاحظ أنه لامجال لتطبيق قاعدة النسبية في حالة القيمة المتفق عليها للسفينة إذ أنها تعتبر مساوية بالإتفاق للقيمة الحقيقية للسفينة.[4]

---

1 – للمزيد راجع – السنهوري – مرجع سابق –ص 1634–1639

2 – للمزيد راجع – شرف الدين، أحمد – مرجع سابق ص166–168

3 – للمزيد راجع – محتسب بالله، بسام – ص246

4- طه، مصطفى كمال و وائل أنور بندق – مرجع سابق – ص 77

المبحث الثاني:

حالة تعدد التأمينات

Multi Insurance

رأينا أن مما يعارض شرط المصلحة التأمينية أن يتم التأمين على مصلحة بمبلغ يجاوز قيمتها الحقيقية، وقد يتم ذلك عن طريق تضمين عقد التأمين الواحد قيمة للمصلحة تجاوز قيمتها الحقيقية، كما قد يتم عن طريق إبرام عدة عقود تأمين تكون القيمة المؤمن عليها في كل منها تقل أو تزيد عن القيمة الحقيقية للمصلحة المؤمن عليها، إلا أن تجميع القيم المؤمن عليها يؤدي لإن يصبح مبلغ التأمين مجاوزاً لقيمة تلك المصلحة الحقيقية، بمعنى أن هناك إنتهاك لشرط المصلحة التأمينية من حيث القيمة وللمبدأ التعويضي إما أن يتم عن طريق المبالغة في تقويم المصلحة وأما عن طريق التأمين التراكمي أو المتعدد[1] .

وتعدد التأمينات يعني أن يتعدد المؤمنون لشيء واحد ولمصلحة واحدة ومن خطر واحد وأن تكون عقود التأمين في وقت واحد وفي مستوى واحد[2]. ومن خلال هذا التعريف نستنتج الشروط الواجب توافرها حتى نكون أمام حالة تعدد تأمينات وهي : -

1. **أن يكون التأمين لمصلحة واحدة** [3]:- وهذا يعني أن يقوم مالك البضاعة بتأمين البضاعة لرحلة بحرية من خطر معين ووفق شروط معهدية معينة لدى أكثر من شركة

---

1 - عرفت المادة 1/32 من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة 1906 التأمين المتعدد فذكرت (بأننا نكون إزاء تأمين متعدد حينما يتم إبرام وثيقتي تأمين أو أكثر من قبل أو لحساب المؤمن له على نفس المخاطرة أو المصلحة أو على أي جزء منهما وتكون المبالغ المؤمن عليها متجاوزة للتعويض الذي يسمح به هذا القانون فإن المؤمن له يعتبر مؤمنا فوق الكفاية عن طريق التأمين المتعدد)

2 - السنهوري – مرجع سابق – ص 1613

3 - شرف الدين ، احمد – مرجع سابق –ص 165

تأمين. أما لو قام الشاحن بتأمين ذات البضاعة لرحلة بحرية من خطر معين ووفق شروط معهدية معينة وقام مالك البضاعة بالتأمين عليها فلا نكون أمام حالة تعدد تأمينات لإن الشاحن يكون قد أمن على مسؤوليته عن شحن هذه البضاعة والمالك أمن على مصلحته المتمثلة في ملكيته للبضاعة. فإن كل عقد من هذه العقود تعلق بمصلحة تأمينية مختلفة عن مصلحة الآخر. فلم يتحقق هذا الشرط هنا، وهذا يعني أننا لسنا أمام حالة تعدد تأمينات. وفي ذلك قال Lord Monafiold في قضية Codin V.London 1750 (إننا نكون إزاء تأمين متعدد حينما يتسلم نفس الرجل مبلغين بدلاً من مبلغ واحد أو يتسلم نفس المبلغ مرتين عن نفس الخسارة نتيجة إبرامه تأمينين على ذات البضاعة أو على ذات السفينة، في حين أن قضيتنا المشار تتعلق بقيام شخصين مختلفين يملكان مصلحتين مختلفتين بإبرام تامينين كل منهما في حدود القيمة الكلية للشيء).[1]

2. **أن يقع التأمين على ذات المال**[2]: وهذا يعني أن يقوم مالك بضاعة (شحنة قمح) بالتأمين عليها لدى شركة تأمين معينة ويقوم نفس الشخص وبصفته مالك لشحنة أرز بالتأمين عليها لدى شركة تأمين أخرى فهنا لا نكون أمام حالة تعدد تأمينات لإختلاف محل التأمين بالعقد الأول عنه بالعقد الثاني .

3. **أن يكون التأمين عن خطر واحد في جميع العقود**[3] :- فلو تعددت التأمينات من قبل ذات الشخص صاحب المصلحة التأمينية لكن عن أخطار متعددة فلا نكون أمام حالة تعدد تأمينات. فقد صدر قرار في إنجلترا يفيد إنه لإعتبار حالة تعدد التأمينات لابد أن

---

1 - Arnould-Sir J-op.cit., p356

2 - الكيلاني، محمود - مرجع سابق-ص 190

3 - السنهوري - مرجع سابق - ص 1614

يكون التأمين قد تم لدى شركة إخرى ضد نفس الأخطار وأن لا يتم التـأمين بمقتضـى وثائق مختلفة ضد أخطار مختلفة.[1]

4. **يجب أن تكون مدة التأمين واحدة**[2] :- أي أن تغطي كل العقـود فتـرة زمنيـة واحدة كأن يغطي رحلة بحرية واحدة .

5. **أن يتعدد المؤمنون (أي شركات التأمين)** :- فإذا أبرم مؤمن واحد عدة عقود تأمين لانكون أمام حالة تعدد تأمينات.

وهنا لابد من توافر الشروط السابقة معاً حتى نكون أمام حالة تعدد تأمينـات. والمهـم بحالة تعدد التأمينات أن لا تتجاوز قيمة العقود قيمة المال المؤمن عليه وهذا تطبيـق لمبـدأ التعويض ولشرط المصلحة التأمينية وتطبيقاً لنص المادة (2/937) مـن القـانون المـدني الأردني.[3] فتعدد التأمينات لايثور إذا إختلفت مصالح الأشخاص الـذين يعقـدون التأمينـات المختلفة ولو كان التأمين على نفس الشيء المؤمن عليه وضمن نتائج ذات الخطر المـؤمن ضده[4].

وقد بينت محكمة هامبورغ الإقليمية المعيار للقول بحالة تعدد التأمينات وهي إذا كانـت ذات المصلحة مؤمناً عليها لدى أكثر من مؤمن، وضد نفس الخطر ولا يكون هنـاك تعـدد

1 – للمزيد راجع – الشرقاوي، محمود سمير – مرجع سابق –ص 107

2 – لطفي، محمد حسام محمود– مرجع سابق – ص168

3 – تنص المادة (2/937) من القانون المدني الاردني على أنه (ويجب الا تتجاوز قيمـة التـامين – اذا تعـدد المؤمنون – قيمة الشيء او المصلحة المؤمن عليها)

4 – الشرقاوي، محمود سمير – مرجع سابق – ص 101

تامينات إذا عقدت تأمينات كثيرة لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تجاوز مجموعها قيمة الشـــيء المؤمن عليه ولكن ضد أخطار مختلفة.[1]

وقد أوجب المشرع الأردني على المؤمن له في التأمين المتعدد أن يخطر كلاً من المـــؤمنين بالتأمينات الأخرى، حيث تنص المادة (1/937) من القانون المدني الأردني على أنه (**يجب على *من يؤمن على شيء أو مصلحة لدى أكثر من مؤمن أن يخطر كلاً منهم بالتأمنيـــات الاخـــرى وقيمة كل منها وأسماء غيره من المؤمنين***) وعليه أن يخطرهم بقيمة هذه التأمينـــات وأســـماء المؤمنين ضماناً لإعمال الصفة التعويضة وهذا بصرف النظر عما إذا كانت قيمة مبالغ التـــأمين فيها تساوي قيمة المصلحة المؤمن عليها أو تتجاوزها،[2] فإذا كان المؤمن له سيء النيه ولم يقـــم بإخطار المؤمن بتعدد التأمينات تعرضت جميع عقود التأمين للإبطـــال مـــع إمكانيـــة المطالبـــة بالتعويض عما لحق هذه الشركات من ضرر وفقاً للقواعد العامة.[3]

وقد تظهر لنا عدة مصطلحات تختلط مع تعدد التأمينات وقد يحصل خلط بينها وبـــين حالـــة تعدد التأمينات ألا وهي كثرة التأمينات (حيث قد يعقد أكثر من عقد تـــأمين مـــن ذات الشـــخص وعلى ذات المصلحة لكن تختلف الأخطار المغطاه في كل عقـــد). وبـــين التأمينـــات المتعـــددة المتماثلة المتتابعة (فتتعدد التأمينات التي تعقد من ذات الشخص علـــى ذات المـــال وضـــد ذات الأخطار لكن تختلف المدة المغطاة بالتأمين). وبين التأمينات المتعددة الإحتياطية (اي تخصـــص العقود صراحة للحلول محل ما قد يقضى ببطلانه من العقود). أو التامينات المتعـــددة المكملـــة

---

[1] – نقلاً عن الشرقاوي، محمود سمير– مرجع سابق – ص 107

2 – الجمال، محمد مصطفى – مرجع سابق – ص 451

3 – عطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق – ص684

(وهذا إذا تبين بعد عقد التأمين الأول أنه لا تغطي قيمة المال المؤمن عليه).[1]إلا أن دراستنا ستتناول التأمين المتعدد وفق الشروط سابقة الذكر.

وبالتناوب فسيقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

المطلب الأول: حالة تعدد التأمينات بحسن نية.

المطلب الثاني: حالة تعدد التأمينات بسوء نية .

المطلب الأول

حالة تعدد التأمينات بحسن نية

لقد علمنا أن من خصائص عقد التأمين أنه من عقود حسن النية بل هو من عقود منتهى حسن النية، لذا كان لزاماً علينا عند دراسة حالة تعدد التأمينات أن نفرق بين حالة تعددها بحسن نية عن سوء نية لما للنية من أهمية في صحة وبطلان العقود وترتب الإلتزامات.

تنص المادة (326) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه (***يحق للشخص أن ينشيء ما يشاء من عقود التأمين على شيء واحد بشرط أن لا يجني من تراكم هذه العقود نفعاً يفوق الهلاك الذي لحق به.***).

ومن خلال هذا النص يتبين أن المشرع الأردني قد أجاز حالة تعدد التأمينات المعقودة على مال واحد ومن قبل شخص واحد بشرط أن لا تتجاوز قيمة التعويض الذي سيحصل عليه المؤمن له عن قيمة الخسارة الحقيقية التي لحقت به بحيث لا يكون التأمين المتعدد حالة يثري بها المؤمن له بلا سبب على حساب شركة التأمين، ويصبح المؤمن له في موقع مالي أفضل مما

---

[1] – للمزيد راجع– الشرقاوي، محمود سمير– مرجع سابق– ص 107 وما بعد.

كان عليه قبل تحقق الخطر المؤمن منه – وهي ما يسمى بالتأمين الإقتراني–[1] فإذا كانت جميع هذه العقود التي أبرمها المؤمن له عن حسن نية لا يقصد منها المغالاة في تقويم الشيء المؤمن عليه بأعلى من قيمته الحقيقية فتكون جميع هذه العقود صحيحة ويرتب كل عقد آثاره بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المؤمن عليه.[2] وهذا ما أكد عليه المشرع الأردني في المادة (328) من قانون التجارة البحرية[3] وأكد عليه العديد من فقهاء القانون منهم الدكتور مصطفى كمال طه.[4]

إذن ففي الحالة التي تتعدد فيها التأمينات بحسن نية من قبل المؤمن له فإن هذه العقود تكون صحيحة وينتج كل منها أثاره بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المؤمن عليه.[5] على أن لا يحصل المؤمن له _ صاحب المصلحة التأمينية _ من المؤمنين إلا على مبلغ يعادل قيمة الضرر دون أن يجاوز قيمة المال المؤمن عليه عند الحادث.[6]

وفي حالة تعدد التأمينات بحسن نية يظهر لنا أن هناك إحتمالات لهذه الحالة : –

الإحتمال الأول :– حالة تساوي مبالغ التأمين المتعددة لقيمة المال المؤمن عليه:

وتتحقق هذه الحالة عندما يعقد أكثر من عقد تأمين من قبل صاحب مصلحة تأمينية واحدة ولحماية مصلحة تأمينية واحدة ضد خطر واحد لدى أكثر من شركة بحيث لا تتجاوز قيمة التأمينات قيمة المال المؤمن عليه (قيمة المصلحة التأمينية). كأن يقوم

1 – الجمال، مصطفى محمد– مرجع سابق – ص 447

2 – العطير، عبد القادر حسين – مرجع سابق – ص 684

3 – نص المادة 328 من قانون التجارة البحريه الاردني والذي جاء فيه (... أما إذا لم يكن غش ولا خداع فتكون كل العقود صحيحة ويأتي كل منها مفاعيله بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المؤمن ويمكن تنحية هذا النص ببند في الوقيقة يعتمد قاعدة ترتيب التواريخ او ينص على التضامن)

4 – طه، مصطفى كمال– 1995 – مرجع سابق – ص 481

5 – طه، مصطفى كمال – 1975–مرجع سابق –ص328

6 – للمزيد راجع– محتسب بالله، بسام –مرجع سابق– ص 258

مالك السفينة بتأمين السفينة لدى أكثر من شركة تأمين بأكثر من عقد لــنفس الرحلــة البحرية وعن نفس الخطر لكن قيمة كل عقد من هذه العقود يقدر بقيمة جزء من قيمــة السفينة وكان مجموع هذه القيم يساوي القيمة الحقيقية للسفينة. فعنــد تحقــق الخطــر المؤمن منه تلتزم كل من هذه الشركات بالتعويض بحدود المبلغ المؤمن لديها.

وأجاز المشرع الفرنسي حالة تعدد التأمينات عن حسن نية فتصبح جميع العقــود صحيحة بالتتابع حسب تاريخ إنشائها، ويلتزم كل من المؤمنين بقيمة التعويض حســب تاريخ الإنشاء، فالتأمين الأسبق هو الذي يعتد به دون غيره مــن التأمينــات اللاحقــة، وذلك في الحدود التي يتم فيها تغطية قيمة الشيء المؤمن عليها بأكملها.[1] وهذا ما أخذ به المشرع المصري أيضاً.

أما المشرع الإنجليزي فقد إعتبر أنه يحق للمؤمن له أن يرجــع علــى أي مــن الشركات دون أخذ أي إعتبار لإسبقية نشوء هذه العقود ويحق للمــؤمن لــه الرجــوع عليهم مجتمعين. فيعتبر المشرع الإنجليزي جميع عقود التأمين التي أنشأت بحسن نيــة صحيحة ومنتجة لاثارها.[2]

أما المشرع الأردني فقد قال بصحة هذه العقود حيث نصت المــادة (328) مــن قانون التجارة البحرية على أنه (***أما إذا لم يكن غش ولا خداع فتكــون كــل العقــود صحيحة ويأتي كل منها بما عليه بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامــل قيمــة الشيء المؤمن...***) بحيث يلتزم كل مؤمن بالتعويض بنسبة المبلــغ المعقــود عليــه وبالتالي يحق للمؤمن له أن يعود على جميع الشركات المؤمن لديها كل حسب حصــته

---

1 – للمزيد راجع – الشرقاوي، محمود سمير – مرجع سابق – ص 110

2 – راجع نص المادة (32) من قانون التامين البحري الانجليزي لعام 1906

بشرط أن لا يتقاضى المؤمن له من شركات التأمين كتعويض أكثر من قيمـــة الشـــيء المؤمن عليه والذي يساوي مقدار الخسارة التي لحقت به، والتي تتحدد بالطرق التـــي علمناها في الفصل الثالث من هذه الدراسة. وما هذا إلا تطبيق للمبدأ التعويضي وشرط المصلحة التأمينية.

وأما الإحتمال الثاني :- حالة تجاوز مبالغ التأمين المتعددة لقيمة المـــال المـــؤمن عليه:

وهي أن ينشأ المؤمن له أكثر من عقد تأمين وقيمة كل منها يساوي قيمـــة المـــال المؤمن عليه بحسن نية. بحيث تتجاوز قيمة التأمين قيمة المال المـــؤمن عليـــه بهـــذه الحالة.

فإذا تحقق الخطر المؤمن منه لا يستحق المؤمن له (صاحب المصلحة التأمينية) تعويض سوى ما يساوي قيمة الخسارة التي لحقت به من جراء تحقق الخطر المـــؤمن منه[1]، وعندها يرجع على جميع شركات التأمين المؤمن لـــديها لتعويضـــه عـــن هـــذه الخسارة بالتساوي أو أن يرجع على إحداها لدفع قيمة التعويض كاملاً وتحـــل محلـــه شركة التأمين التي قامت بالتعويض للمطالبة بمقدار حصص الشركات الأخـــرى مـــن التعويض الذي دفعته وهذا مانص عليه المشرع الأردنـــي بالمـــادة (328) مـــن ذات القانون.

فقد بين أنه يجوز للمؤمن والمؤمن له الإتفاق على مخالفة القاعدة التكميلية التـــي أوردها في المادة (328) وهذا إما بإعتماد قاعدة ترتيب التـــواريخ التـــي أخـــذ بهـــا المشرع الفرنسي فتصبح جميع العقود صحيحة بالتتابع حسب تاريخ إنشـــائها، ويلتـــزم

1 - الشرقاوي، محمود سمير- مرجع سابق ص 101

المؤمن صاحب عقد التأمين الأسبق تارخاً، فالتأمين الأسبق هو الــذي يعتــد بـــه دون غيره من التأمينات اللاحقة، وذلك في الحدود التي يتم فيها تغطية قيمة الشيء المــؤمن عليها بأكملها.[1]

أو إعتماد قاعدة التضامن بين شركات التأمين فيحق للمؤمن له أن يرجع على أي من الشركات دون أخذ أي إعتبار لإسبقية نشوء هذه العقود فيحق للمؤمن له الرجـــوع عليهم مجتمعين. وهي القاعدة الإنجليزية التي تعتبر جميع عقود التأمين التـــي أنشـــأت بحسن نية صحيحة ومنتجة لاثارها.[2]

فتعتبر جميع وثائق التأمين مكونة لتأمين واحد وتكون صحيحة في حـــدود القيمـــة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.[3]

ففي انجلترا[4] فإذا أبرمت عدة تأمينات تجاوز مجموع مبالغها القيمة الحقيقية للشيء المـــؤمن عليه over - insurance ولم تستند إلى سوء نية فجميع وثائق التأمين تعتبر مكونـــة لتـــأمين واحد وتكون صحيحة في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه بحيث يستطيع المـــؤمن لـــه مطالبة أي من المؤمنين بمبلغ التعويض[5] إذا كانت وثيقة التأمين التي وقعها ذلك المؤمن تغطـــي القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه إلا أن هذا المؤمن يستطيع الرجوع على المؤمنين الآخـــرين بنسبة المبالغ التي إكتتبوا بها[6]. وعليه ففي قضية Davis Gildart(1776)[7] (أبرم تاجر يملك

---

1 – للمزيد – راجع الشرقاوي، محمود سمير – مرجع سابق – ص 110

2 – راجع نص المادة (32) من قانون التامين البحري الانجليزي لعام 1906

3 – للمزيد راجع – الشرقاوي، محمود سمير – مرجع سابق ص113

4 – Arnould-Sir J-op.cit., p354

5 – للمزيد راجع – طه ، مصطفى كمال – مرجع سابق –ص 437

6 – غنايم، حسين يوسف – مرجع سابق – ص 584

7 – Ivamy- H .op.cit., p601

مصلحة قدرت قيمتها بمبلغ 2200 جنيه استرليني وثيقة تأمين على تلك المصلحة في ليفربول بمبلغ 1700 جنيه ثم أبرم وثيقة أخرى على تلك المصلحة في لندن بمبلغ 2200 جنيه فتقرر حقه في الحصول على تعويض يعادل المبلغ المذكور في وثيقة لندن أي بما يعادر 2200جنيه، كما تقرر حق الضامنين في الحصول على مبلغ نسبي عن طريق المشاركة في التعويض من قبل ضامني ليفربول). وقد جاء قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 في مادته 2/32 ليقنن ما إستقر عليه العمل هناك بهذا الخصوص حيث نصت المادة المذكورة على مايلي : (***حينما يكون المؤمن له قد أبرم تأمينا فوق الكفاية عن طريق التأمين المتعدد فإنه يستطيع – مالم يتفق على خلاف ذلك – توجيه المطالبة بالتعويض نحو أي من المؤمنين، وبالترتيب الذي يراه مناسبا مع الأخذ بعين الإعتبار أنه لايعتبر ذا حق في تسلم أية مبالغ تجاوز التعويض الذي يسمح به هذا القانون***). وعليه فإن القانون البحري الانجليزي يعتبر كافة عقود التأمين صحيحة ومنتجة لإثارها في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فيمنح المؤمن له الحق في المطالبة بالتعويض طبقاً للترتيب الذي يراه مناسبا لاطبقا لترتيب إبرام العقود. ثم جاءت المادة 80 من نفس القانون المذكور لتسوي الأمر بالنسبة للمسؤولية عن التعويض بين المؤمنين المختلفين حيث نصت على ما يلي (***بحالة التأمين المتعدد فإن كل مؤمن يلتزم فيما بينه وبين المؤمنين الاخرين بالإشتراك نسبياً في الخسارة بمقدار المبلغ المسؤول عنه وبموجب عقد التأمين الجاري معه***)[1].

---

[1] – غنايم، حسين يوسف– مرجع سابق– ص 585

وأما ما هو معمول به في وثائق التأمين البحرية الأمريكية فلا يسأل إلا المؤمن الأول عن مبلغ التأمين طالما أن هذا المبلغ يغطي كامل قيمة الشيء المؤمن عليه وإلا يجب الرجوع بالباقي على المؤمن اللاحق ثم الذي يليه حتى يتم تغطية قيمة الشيء المؤمن عليه بكاملها.[1]

وإعتبر المشرع الإنجليزي أن أي مبالغ إستلمها المؤمن له تزيد عن مبلغ التعويض أمانة بيده عليه إعادتها إلى المؤمنين وهذا مانصت عليه المادة (32) من قانون التأمين الإنجليزي.[2]

ولمزيد من التوضيح –حول القاعدة التي إعتمدها القانون الاردني– نورد المثال التالي:

إذا قام مالك بضاعة بالتأمين عليها وفق الشروط المعهدية (A)[3] بعقد تأمين بحري لدى شركة التأمين (أ) بقيمة (100000) دينار وقام بالتأمين على ذات البضاعة ولذات الفترة الزمنية وضد ذات الخطر لدى شركة التأمين (ب) بقيمة (100000) دينار، وأمن كذلك لدى شركة التأمين(ج) بذات القيمة وكان حسن النية فإنه وطبقا للقانون الأردني فإن جميع هذه العقود صحيحة فيجوز للمؤمن له إذا تحقق الخطر المؤمن منه أن يرجع على جميع شركات التأمين للمطالبة بالتعويض عن هذه الخسارة كل حسب حصته فإذا كان مقدار الخسارة والتي تساوي قيمة المصلحة وتساوي قيمة التعويض هي (60000) دينار فيرجع على الشركة (أ) ب (20000) دينار وعلى الشركة (ب) ب (20000) دينار وعلى الشركة(ج) ب (20000) دينار.

---

1 – الشرقاوي. محمود سمير– مرجع سابق – ص82

2 – تنص المادة 32 من قانون التأمين الانجليزي على انه (يعتبر المؤمن له مؤمنا تأمينا زائدا اذا ما حصل على وثيقتي تأمين او اكثر تزيد مبالغها عن مبلغ التعويض الواجب دفعه بموجب هذا القانون. اما اذا استلم اي المؤمن له اي مبالغ زيادة عن مبلغ التعويض المسموح به بموجب هذا القانون فالمبلغ الزائد يعتبر امانة بيده للمؤمن / المؤمنين يتشاركون فيه فيما بينهم بموجب ما يقضى به مبدأ المشاركة)

3 – وهي صيغة الشروط المعهدية للتأمين على البضائع (A,B,C) وتحتوي على مجموعة من الشروط المتشابهة باستثناء الشرط الخاص بالاخطار المغطاه والإستثناءات العامة – للمزيد راجع – التأمين البحري (الشروط المعهدية والاتفاقيات الدولية)– محافظة – قيس – مرجع سابق

وللمؤمن له الخيار بالرجوع على شركة التأمين التي أبرم معها أول إتفاقية تـأمين بحـري بقيمة (60000) دينار إذا وجد نص في وثيقة التأمين يعتمد قاعدة ترتيب التواريخ (وهي القاعدة التي يأخذ بها المشرع الفرنسي)[1]. وله الحق كذلك وسنداً للمادة (328) مـن قـانون التجـارة البحرية الأردني أن يرجع على أي من هذه الشركات للمطالبة بقيمة التعويض سـنداً للتضـامن المنصوص عليه في وثائق التأمين (وهي الطريقة الإنجليزية).

المطلب الثاني

حالة تعدد التأمينات بسوء نية

ويكون هذا عندما يعقد المؤمن له أكثر من عقد تأمين بهدف الحصول على تعويض يتجاوز قيمة المال المؤمن عليه.[2] فيقصد المؤمن له أن يجني ربح غير مشروع.[3] فيثري بلا سبب علـى حساب شركات التأمين.

ومن هنا فإن سوء نية المؤمن له والتي قد قصد من ورائها الغش والخـداع يـؤدي إلـى إمكانية مطالبة شركة التأمين بإبطال العقد.[4] فتبطل جميع العقود حتى ولو ثبت أن العقود السابقة

---

1 – شرف الدين . أحمد – مرجع سابق – ص 169

2 – طه، مصطفى كمال– مرجع سابق– ص438

3 – السنهوري – مرجع سابق – ص 1616

4 – نص المادة 328 من قانون التجارة البحرية الاردني والتي جاء فيها أن (اذا كان مجموع المبالغ المؤمنـة في عدة عقود يفوق قيمة الاشياء المؤمنة فيمكن ابطال العقود وفقا للمادة السابقة في حالة وجـود عـش او خداع من قبل المؤمن له...)

لم يكن فيها سوء نية ولم تتوافر إلا بعد إبرام العقود اللاحقة[1]، إلا أن عبء الإثبات بهذه الحالـــة يقع على المؤمن. فالأصل إفتراض حسن النية.

حيث نصت المادة (328) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه ***(إذا كـــان مجمـــوع المبالغ المؤمنة في عدة عقود يفوق قيمة الأشياء المؤمنة فيمكن إبطال العقود وفقـــا للمـــادة السابقة في حالة عش أو خداع من قبل المؤمن له.)***

فإذا ثبت سوء النية هنا يحق لشركة التأمين المطالبة بإبطال عقود التـــأمين جميعـــاً،[2] ولـــم يكتف المشرع الأردني بإبطال عقود التأمين بل ألزم المؤمن له بدفع كامل بدل التأمين كنوع من أنواع التعويض لشركة التأمين عن هذا الغش والخداع. أي يحتفظ المؤمن بالأقساط التي دفعهـــا المؤمن له.

ولا يثور الحديث عن تعدد التأمينات بسوء نية إلا إذا زاد مجموع المبالغ المؤمنة على قيمة الأشياء المؤمن عليها. أما إذا قلت أو ساوتها فلا مجال لإبطال عقود التأمين لإن المؤمن له بهذه الحالة لايكون قد أثرى على حساب شركات التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه وإنمـــا حصـــل على تعويض حقيقي عن قيمة الخسارة .

وقد ذهب المشرع الإنجليزي إلى أبعد من ذلك عندما أجاز إبطال عقد التأمين إذا لم يلتـــزم أحد الأطراف بمبدأ منتهى حسن النيه حتى وإن لم يصل الى درجة الغش وهذا ما أكـــدت عليـــه المادة (17) من قانون التأمين الانجليزي والتي تنص على ***(إن عقد التأمين البحري عقد مبنـــي على منتهى حسن النية فان لم يلتزم احد الطرفين بمنتهى حسن النية جاز للطرف الثاني ابطال العقد.)***.

---

1 – السنهوري – مرجع السابق – ص1616

2 – طه – مصطفى كمال– 1995– مرجع سابق ص 480

وأما المشرع الفرنسي فقد إعتبر أن جميع هذه التأمينات باطلة بالنسبة للــؤمن لـــه ويحــق للمؤمن الإحتفاظ بقسط التأمين كجزاء للؤمن له عن الغش أو سوء النية.[1]

وبهذه الحالة تبطل عقود التأمين المتعددة المستندة الى غش منذ إنعقادها.

والأصل أن حسن النية مفترض حتى يثبت العكس.[2] وعبء الإثبات يقع على مــن يدعيــه عملاً بالقواعد العامة بالإثبات.

وبالنهاية لابد أن لا يخرج عقد التأمين عن صفته التعويضية وأن يستند إلى شرط المصلحة حتى وإن تعددت عقود التأمين. فهذه الصفة وهذا الشرط هو ما يميز عقد التــأمين عــن عقــد المقامرة والرهان وإلا تحول عقد التأمين إلى أحد هذه العقود وأعتبــر مصــدرا للــربح ولــيس التعويض عن مقدار الخسارة الحقيقية التي تلحق المؤمن له صاحب المصلحة التأمينية.

وقد أوجب المشرع الأردني على المؤمن له في التأمين المتعدد أن يخطر كلاً من المــؤمنين بالتأمينات الأخرى، وهذا ما أكدت عليه المادة (1/937) من القانون المدني الأردني وعليــه أن يخطرهم بقيمة هذه التأمينات وأسماء المؤمنين، فإذا كان المؤمن له سيء النيه ولم يقم بإخطــار المؤمن بتعدد التأمينات تعرضت جميع عقود التأمين للإبطال مع إمكانية المطالبة بالتعويض عما لحق هذه الشركات من ضرر وفقاً للقواعد العامة.[3]

---

1 – للمزيد راجع – شرف الدين . أحمد – مرجع سابق – ص 196

2 – فرعون. هشام – مرجع سابق– ص268

3 – عطير. عبد القادر حسين – مرجع سابق – ص684

الفصل الخامس

الخاتمة

تظهر أهمية دراسة المصلحة في التأمين البحري لما للتأمين من أهمية كبيرة فـــي تشـــجيع التجارة الدولية.

ومن خلال هذه الدراسة يتبين لنا أن المصلحة في التأمين البحري هي العلاقـــة المشـــروعة بين الشخص (المستفيد) والمال المؤمن عليه بحيث تتأثر القيمة المالية للشيء من جـــراء تحقـــق الخطر المؤمن منه مما يؤدي الى مساس بالذمة المالية للشخص.

وإن دراسة المصلحة التأمينية في التأمين البحري قادتنا لدراسة أركان وخصـــائص أخـــرى لعقد التأمين البحري. فقد تعرضنا لدراسة الخطر في التأمين البحري لما رأيناه من وقوع البعض باللبس بين مصطلح المصلحة التأمينية والخطر المؤمن منه، فبينا أن الخطر هو الحادث المحتمل الوقوع الذي يخشاه المتعاقدان. أما المصلحة التأمينية فهي الرابطـــة القانونيـــة بـــين الشـــخص والشيء والتي تتأثر نتيجة تحقق هذا الخطر.

وتعرضنا لدراسة خاصية أخرى يجب توافرها في كافة العقود لكن تظهر أهميتها في التأمين الا وهي حسن النية. فتعتبر عقود التأمين بشكل عام من عقود منتهى حسن النية، وتظهـــر لنـــا أهمية النية عند تعرضنا لدراسة حالة التأمين البخس والتأمين المغالى فيه وكـــذلك حالـــة تعـــدد التأمينات، فعلمنا كيف تؤثر النية في مصير العقد – صحة وبطلاناً– وفي إخـــتلاف الجـــزاء أو التعويض المترتب على حسن وسوء النية.

وبالتناوب تعرضنا أيضاً الى دراسة الصفة التعويضية بإعتبارها لصيقة بالمصلحة التأمينيـــة حيث يتأثر التعويض بالمصلحة التأمينية وجوداً وعدماً، فإذا لم يكن للؤمن له مصلحة عند تحقق الخطر المؤمن منه فإنه لا يستحق التعويض حيث ينقلب الى عقد مقامرة ورهـــان. وإن مقـــدار

التعويض يناسب تناسباً طردياً مع قيمة المصلحة التأمينية، فكلما زادت قيمة المصلحة التأمينية زادت قيمة التعويض والعكس صحيح.

أولاً: النتائج

وبهذا نرى أن دراسة المصلحة التأمينية في التأمين البحري قد إستلزمت دراسة عقد التأمين البحري ككل لتشابكها مع جميع خصائص عقد التأمين البحري.

وإكمالاً لما بدأناه بهذا البحث نورد النتائج التالية:

1. عدم وجود تشريع تأميني مختص بتنظيم التأمين البحري في المملكة الأردنية الهاشمية أسوة بقانون التأمين البحري الإنجليزي.
2. إن المشرع الأردني لم يورد تعريف للمصلحة التأمينية في قانون التجارة البحرية الأردني أو القوانين الأخرى ذات العلاقة، وبذلك يكون قد سار على نهج المشرع الإنجليزي الذي لم يورد تعريفاً لها أيضاً. وبذلك أنهى الجدل الذي أثاره تعريف المشرع المصري لها.
3. لم يضع المشرع الأردني سقفاً أعلى لقيمة التعويض الذي يستحقه المؤمن لحالة التأمين المغالى فيه بحسن نية، على عكس النهج الذي نهجه في التأمين المغالى فيه بسوء نية.
4. إن وثائق التأمين البحري الأردنية مترجمة عن وثيقة اللويدز الإنجليزية والشروط المعدلة لأحكامها الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين في لندن رغم أن المشرع الأردني وفي جميع فروع القانون الأخرى يسير على نهج المشرع الفرنسي.

5. إن المشرع الأردني أنه قد سار على نهج المشرع الأنجليزي بطريقة تقويم المال المؤمن عليه.

6. إن المشرع الأردني بحالة تعدد التأمينات قد أخذ بالقاعـدة الإنجليزيـة (وهـي إعتبار كافة عقود التأمين صحيحة ومنتجة لأثارها بنسبة مبلغ التأمين في حـدود قيمـة المصلحة التأمينية)، إلا أنه إعتبرها قاعدة مكمله يجوز الإتفاق على مخالفتها.

7. إفتقار القضاء الأردني لقرارات صادرة في مجال التأمين البحري، وعدم وجـود خبرات تأمينية في هذا المجال أيضاً.

8. عدم وجود إتفاقيات دولية بشأن التأمين البحري لمحاولة توحيد نصوصه واليـة العمل بها لحل مشكلة تنازع القوانين في مجال التأمين البحري.

ثانياً: التوصيات

ولجميع ما سبق وحتى لا يكون هذا الجهد مجرد حبر على ورق ولحرصي على أن يكـون هذا البحث قد أفضى لشيء جديد ومفيد فإنني أوصي بما يلي:

1)ضرورة إصدار تشريع تأميني متطور يساير تشريعات الدول المتقدمـة كـون التأمين البحري ذو صفة دولية.

2)وضع تعريف محدد للمصلحة التأمينية قادر على حل مشكلة الخلافات الفقية وما ينتج عن ذلك من أضرار وخاصة المؤمن لهم.

3)ضرورة وضع سقف محدد لتعويض المؤمن عن حالة التأمين المغالى فيه بحسن نية أسوة بالتعويض بحالة التأمين المغالى فيه بسوء نية.

4) عمل بعض دورات تأهيلية في مجال التأمين البحـــري للقضـــاة ليكـــون لـــديهم خبرات في هذا المجال كون مبالغ التأمين البحري عالية جداً مما يتطلب خبرات قضائية عالية للبت فيها.

5) دخول الأردن بكافة الإتفاقيات المتعلقة بالتأمين البحري وما يتعلق بالنقل البحري من قريب أو بعيد كون هذا التأمين ذو صفة دولية وإن الدخول في هذه الإتفاقيات سوف يحد من مشكلة تنازع القوانين.

وفي النهاية أتمنى أن ينال هذا الجهد إستحسانكم، وحقق لكم الفائدة المرجوه فهذا مدعاة فخر لي. وما توفيقي الا بالله .

قائمة المراجع:

- **الكتب العربية:**

1. احمد، احمد محمد لطفي ، 2006، نظرية التـأمين المشكلات العملية والحلول الاسـلامية، دار الفكر الجامعي، عمان.
2. جمال. مصطفى- 1968 دروس في القانون البحـري –المصـري للطباعـة والنشـر- الاسكندرية.
3. الحامد، عمر حامد – 1997- في التأمين البحري – الطبعة الاولى –ب ي.
4. حسني، أحمد – ب ن –الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ – منشأة المعارف بالإسكندرية.
5. الحكيم، جمال – 1979- التأمين البحري – مطبعة القاهرة الجديدة .
6. دويدار، هاني – 2001- الوجيز في القانون البحري – دار الجامعـة الجديـدة للنشـر – الاسكندرية.
7. سفاريني، بهاء الدين- 2006- التأمين بالبحري من الماضي الـى الحاضـر- البرنـامج التاهيلي في التأمين "مبادئ وتطبيقات التأمين". الاتحاد العام لشركات التأمين .
8. سلطان، أنور-1987- مصادر الإلتزام في القانون المـدني الأردنـي- ط1 - مشـورات الجامعة الأردنية.
9. السنهوري، عبد الرزاق- ب.س- الوسيط في شرح القانون المدني الجديد عقـود الغـرر وعقد التأمين- المجلد السابع- دار الثقافة- القاهرة.
10. السنهوري، عبد الرزاق-2006- الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- حق الملكيـة – الجزء 8- منشورات الحلبي الحقوقية- لبنان.

11.شرف الدين . أحمد- 1991- أحكام التأمين دراسة في القانون والقضاء- ط3 - ب ن .

12.الشرقاوي، محمود سمير – 1966–الخطر في التأمين البحري – الدار القوميـــة للطباعـــة والنشر– القاهرة .

13.صرخوة – يعقوب يوسف–1999- التأمين البحري في القانون الكويتي – جامعة الكويـــت – الكويت.

1. طه، مصطفى كمال – وائل أنور بندق –2005 – التأمين البحري – دار الفكر الجـــامعي- الاسكندرية.

14.طه، مصطفى كمال –1995- القانون البحري الجديد- دار الجامعة الجديدة – الاسكندرية.

15.طه، مصطفى كمال – القانون البحري 1975 ط2 – دار النهضة العربية – بيروت.

16.عبد الله، فتحي عبد الرحيم . 1997. التأمين . مكتبة الجلاء الجديدة. المنصورة.

17.عبده، السيد عبد المطلب–1986- مبادئ التأمين- مكتبة النهضة المصرية–القاهرة.

18. العطير، عبد القادر حسين- 1998 - الوسيط في شرح قانون التجـــارة البحريـــة - دار الثقافة للتوزيع والنشر.

19.العنبكي، شهاب أحمد جاسم – 2005- المبادئ العامة للتـــأمين- دار الفكـــر الجـــامعي- الإسكندرية.

20.عوض. علي جمال الدين - 1975- القانون البحري – ب ن – القاهرة.

21.فرج، توفيق حسن ،1986، احكام الضمان (التأمين) في القانون اللبنـــاني، دار الجامعـــة، بيروت.

22.قايد _ محمد بهجت عبد الله 2005 _ الوسيط في شرح قانون التجـــارة البحريـــة _ دار النهضة العربية _ القاهرة.

23.الكيلاني. محمود-2006- المبادئ الاساسية للتامين –البرنامج التاهيلي (مبادئ وتطبيقات التامين) الاتحاد العام لشركات التأمين.

24.الكيلاني، محمود – 2008- الموسوعة التجارية والمصرفية- عقود التأمين من الناحية القانونية- دار الثقافة – عمان.

25.الكيلاني، محمود-1999- عقود التأمين من الناحية القانونية- المطابع التعاونية- عمان.

26.لطفي، محمد حسام محمود- 2001.الاحكام العامة لعقد التأمين- ب ن- القاهرة.

27.محافظة، قيس-2006- التأمين البحري والشوط المعهدية والإتفاقيات الدولية- البرنامج التأهيلي "مبادئ وتطبيقات التأمين"- الاتحاد العام لشركات التأمين.

28.محتسب بالله، بسام –2004– التأمين بين الشريعة والقانون- ب ن .

29.المعجم الوسيط.

30.النبهاني . حسين. ب. س – الإتحاد العام لشركات التأمين- الأمانة العامة- قانون التأمين البحري الإنجليزي- الجزء الاول.

- **المراجع الإنجليزية :**

1. Arnould-Sir J-1961- The Low Of Marine Insurance – 15th ed- By Lord Ghorley and Bailhach – London.
2. Gow (w) –1900- Marin Insurance- A handbook – 2nd od- London.
3. Ivamy- H . 1977- Casebook on Insurance Low -3rd ed – London .
4. Malcolm A Clarke-1999- The Low Insurance Contracts –London .
5. Phillips .w. -1976- Treatise on the low of insurance- 5th ed- vol.1- NowYork.
6. Wes Kott-1781 – Thooy and practico of insurance – London.

- **الرسائل والدراسات:**

1. عبد الرحيم، ثروت علي- 1966- الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري- رسالة دكتوراه- عالم الكتب- القاهرة.
2. غانم، علي بن – 1997- التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني- رسالة ماجستير – جامعة الجزائر.
3. غنايم، حسين يوسف – 1979- المصلحة في التأمين البحري بالقانون المصري – رسالة دكتوراه – ب ن – جامعة القاهرة.
4. مصطفى، حسنة "محمود صابر" - 2008– وثيقة التأمين العائمة- رسالة ماجستير- جامعة عمان العربية.
5. يعقوب شرين – 2010- الخطر في التأمين البحري- رسالة ماجستير- جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا.

- **الندوات والمحاضرات:**

1. البرنامج التأهيلي في التأمين – بتاريخ 2006/2/4 – والتي عقدت في مبنى الإتحاد الأردني لشركات التأمين.
2. محاضرات في التأمين البحري-1971- شركة التأمين الوطنية- ط2- بغداد.
3. ندوة التأمين البحري التي عقدت في غرفة تجارة عمان في 1999/7/13 الاتحاد الاردني لشركات التأمين.

- **التشريعات:**

1. قانون التأمين البحري الانجليزي لعام 1906
2. قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990
3. قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972
4. القانون المدني الاردني رقم43 لسنة 1976
5. القانون المدني المصري الصادر بتاريخ 16يوليو من عام 1948 وينفذ بتاريخ 15 أكتوبر لعام 1949

- **المواقع الالكترونية والبرامج الالكترونية:**

1. الشحف سلطان – بحث بعنوان عقد التأمين بالبحري – المنشور على الموقع الالكتروني www.shatharat.net بتاريخ 2010/11/25
2. برنامج الموسوعة القانونية ،المصدر الدولية لصناعة برامج الكمبيوتر، القانون المدني المصري ، نسخة مرخصة بتاريخ 2010/11/30

الـــــمــــــلاحـــــق

ملحق (1)

شروط مجمع مكتتبي التأمين بلندن الخاصة

بالتأمين على البضائع (ج)

ملحق (2)

شروط التأمين الخاصة بالتأمين

على البضائع من الخسارة الكلية الناجمة

عن الخسارة الكلية للسفينة الناقلة

شروط مجمع مكتتبي التأمين بلندن الخاصة بالتأمين على البضائع (ج)

الأخطــــار المؤمنــــة :

شرط الأخطار المؤمن منها

(١) يشمل هذا التأمين باستثناء ما هو منصوص عليه في الشروط ٤ و ٥ و ٦ و ٧ أدناه

١/١ الفقدان أو التلف الذي يصيب الأشياء المؤمن عليها والتي يعود سببها بشكل معقول إلى

١/١/١ الحريق أو الانفجار

٢/١/١ جنوح السفينة أو المركب أو ارتطامها بالقاع أو غرقها أو انقلابها

٣/١/١ انقلاب الناقلة البرية أو خروجها عن خط السكة الحديد

٤/١/١ اصطدام أو احتكاك السفينة أو المركب أو واسطة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء

٥/١/١ تفريغ الحمولة في أحد موانئ الإغاثة .

٢/١ الفقدان أو التلف الذي يصيب البضاعة المؤمن عليها بسبب

١/٢/١ التضحية بالخسارة المشتركة (العامة)

٢/٢/١ رمي البضاعة في البحر

شرط الخسارة العامة

(٢) يشمل هذا التأمين الخسارة المشتركة (العامة) ومصاريف الإنقاذ التقديرية أو المحددة وفقاً لعقد النقل و/ أو أحكام القانون والعرف السائد والتي يتم تحملها لتلافي أو فيما يتعلق بتلافي الخسارة من أي سبب ما عدا تلك المستثناة في الشروط ٤ و ٥ و ٦ و ٧ أو في أي مكان آخر من هذا التأمين .

شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك

(٣) يشمل هذا التأمين تعويض المؤمن له عن نصيبه في المسؤولية طبقاً لأحكام شروط التصادم الناجم عن خطأ مشترك الوارد في عقد النقل كما لو كان ضرراً مغطى بهذه الوثيقة

يوافق المؤمن له عند مطالبة ملاك السفينة إياه بموجب أحكام هذا الشرط على إخطار الشركة التي سيكون لها حق عندئذ في الدفاع عن المؤمن له ضد هذه المطالبة وذلك على نفقتها الخاصة .

الاستثنــــاءات :

شرط الاستثناءات العامة

(٤) لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال :

١/٤ الفقدان أو التلف أو المصاريف التي يعود سببها إلى سوء التصرف المتعمد من قبل المؤمن له

٢/٤ التسرب العادي أو النقص الطبيعي في الوزن أو الحجم أو البلى والتمزق العادي الذي يصيب الأشياء المؤمن عليها

٣/٤ الفقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن عدم كفاية أو ملاءمة تغليف أو تجهيز الأشياء المؤمن عليها (لغرض هذا الشرط ٣/٤ التغليف سوف يشمل التستيف في حاوية أو عربة نقل مقفلة وذلك فقط حينما يتم هذا التستيف قبل سريان هذا التأمين أو من قبل المؤمن له أو مستخدميه)

٤/٤ الفقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن العيب الذاتي أو طبيعة الأشياء المؤمن عليها

٥/٤ الفقدان أو التلف أو المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير حتى ولو كان سببه خطر مؤمن عليه (فيما عدا المصاريف المستحقة بموجب الشرط ٢ أعلاه)

٦/٤ الفقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن الإعسار أو العجز المالي لملاك السفينة أو مديريها أو مستأجريها أو مشغليها

٧/٤ الإتلاف أو الإهلاك المتعمد للأشياء المؤمن عليها أو لأي جزء منها نتيجة تصرف خاطئ من أي شخص أو أشخاص

٨/٤ الفقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن استعمال أي سلاح حربي يستخدم الانشطار أو الانصهار الذري أو النووي أو ما شابهها من المواد أو القوى الإشعاعية .

شرط استثناء عدم الصلاحية أو عدم الملاءمة للملاحة البحرية

(٥)

١/٥ لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال الفقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن

عدم صلاحية السفينة أو المركب للإبحار أو

عدم ملاءمة السفينة أو المركب أو واسطة النقل أو الحاوية أو عربة النقل المقفلة لسلامة نقل الأشياء المؤمن عليها وذلك في الحالات التي يكون المؤمن له أو مستخدميه على اطلاع على عدم الصلاحية أو الملاءمة المذكورة عند تحميل الأشياء المؤمن عليها

٢/٥ تتنازل الشركة عن أي إخلال بالشروط الضمنية الخاصة بصلاحية السفينة للإبحار وملاءمتها لنقل الأشياء المؤمن عليها إلى مكان الوصول ما لم يكن المؤمن له أو مستخدميه على اطلاع على عدم صلاحية السفينة أو ملاءمتها .

شرط استثناء أخطار الحرب

(٦) لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال الفقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن

١/٦ الحرب أو الحرب الأهلية أو الثورة أو العصيان أو التمرد أو المنازعات الأهلية الناشئة عنها أو أية أعمال عدائية من قبل أو ضد قوة محاربة أو ترتكب ضدها

٢/٦ عمليات الاستيلاء أو الحجز أو القبض أو الإيقاف أو المنع (باستثناء القرصنة) وما ينشأ عنها أو عن محاولة القيام بها من نتائج

٣/٦ الألغام أو الطوربيدات أو القنابل أو غيرها من أدوات الحرب المهملة .

شرط استثناء أخطار الإضرابات

(٧) لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال الفقدان أو التلف أو المصاريف

١/٧ التي يسببها المضربون عن العمل أو العمال الممنوعون من دخول أماكن العمل أو الأشخاص الذين يساهمون في اضطرابات عمالية أو الشغب أو الاضطرابات الأهلية

٢/٧ الناجمة عن الإضرابات أو منع الدخول لأماكن العمل أو الاضطرابات العمالية أو الشغب أو الاضطرابات الأهلية

٣/٧ التي يسببها أي إرهابي أو أي شخص يتصرف بدافع سياسي

المــــــــدة :

شرط النقل

(٨)

١/٨ يبدأ مفعول هذا التأمين من وقت خروج البضاعة من المستودع أو محل التخزين في مكان بدء النقل المسمى في الوثيقة ويستمر خلال مدة النقل الاعتيادية وينتهي إما

١/١/٨ عند التسليم في مستودع المرسل إليه أو في أي مستودع أو محل تخزين نهائي في مكان الوصول المسمى في الوثيقة أو

٢/١/٨ عند التسليم في أي مستودع أو محل تخزين آخر سواء كان قبل أو في مكان الوصول المسمى في الوثيقة والذي يختاره المؤمن له لأحد الغرضين التاليين

١/٢/١/٨ للتخزين في غير مستلزمات النقل الاعتيادي أو

٢/٢/١/٨ لفرز البضاعة أو توزيعها

٣/١/٨ أو بانقضاء ٦٠ يوماً بعد إتمام تفريغ البضاعة المؤمن عليها بهذه الوثيقة من السفينة الناقلة في ميناء التفريغ النهائي

أيهم أسبق في الحصول

٢/٨ اذا حدث بعد تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة في ميناء التفريغ النهائي وقبل انقضاء هذا التأمين ـ ان ارسلت البضاعة الى مكان غير مكان وصول البضاعة المسمى في الوثيقة فان هذا التأمين مع خضوعه لاحكام الانقضاء وفق ما جاء أعلاه لا يمتد الى ما بعد بدء عملية النقل الى مكان الوصول الاخر .

٣/٨ يظل هذا التأمين نافذا ـ مع مراعاة شروط الانقضاء الواردة أعلاه والشرط رقم (٩) أدناه ـ اثناء التأخير الخارج عن ارادة المؤمن له وكذلك خلال الانحراف او التفريغ القهري او اعادة الشحن او النقل من سفينة لاخرى وخلال اي تغيير في المخاطرة ناجم عن ممارسة ملاك السفينة او مستأجريها للخيارات الممنوحة لهم بموجب عقد النقل

(٩) اذا حدث بسبب ظروف ليس للمؤمن له سيطرة عليها أن انتهى عقد النقل في ميناء او مكان غير مكان الوصول المسمى في الوثيقة او انتهت الرحلة على نحو اخر قبل تسليم البضاعة وفق ما جاء في الشرط (٨) اعلاه ، فان هذا التأمين ينتهي ايضا ما لم يتم تسليم اخطار فوري الى الشركة يطلب استمرار التأمين مع مراعاة دفع قسط اضافي اذا طلبت الشركة وعندئذ يظل التأمين نافذا حتى : — شرط انتهاء عقد النقل

١/٩ بيع البضاعة وتسليمها في ذلك الميناء او المكان او ـ ما لم يتفق على خلاف ذلك ـ حتى انقضاء مدة ٦٠ يوما بعد وصول البضاعة المؤمن عليها الى ذلك الميناء او المكان ايهما اسبق في الحصول ، او

٢/٩ انقضاء التأمين وفقا لاحكام الشرط (٨) اعلاه اذا ارسلت البضاعة خلال الـ ٦٠ يوما المذكورة ـ او اي تمديد لها متفق عليه ـ الى مكان الوصول المسمى في الوثيقة او الى اي مكان وصول اخر

(١٠) اذا حدث بعد بدء سريان هذا التأمين ان غير المؤمن له مكان الوصول فان التأمين يبقى نافذا شرط اخطار الشركة فورا ومقابل الاتفاق على الشروط والقسط الاضافي . — شرط تغيير الرحلة

المطالبات :

(١١) — شرط المصلحة التأمينية

١/١١ لكي يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض بموجب هذا التأمين فيجب ان تكون له مصلحة تأمينية في الاشياء المؤمن عليها وقت الخسارة .

٢/١١ يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض استنادا للشرط (١/١١) اعلاه عن الخسارة المؤمن عليها الحاصلة اثناء المدة المشمولة بهذا التأمين حتى ولو كانت الخسارة قد حصلت قبل ابرام عقد التأمين الا اذا كان المؤمن له على علم بالخسارة والشركة لا تعلم بها

(١٢) اذا حدث نتيجة لخطر مشمول بهذا التأمين ان انتهت الرحلة المؤمن عليها في ميناء او مكان اخر غير ذلك المكان المحدد بموجب هذا التأمين فان على الشركة ان تعوض المؤمن له عن اية مصاريف اضافية يتكبدها بصورة صحيحة ومعقولة في تفريغ وتخزين واعادة الاشياء المؤمن عليها للشحن الى مكان الوصول المحدد بموجب هذه الوثيقة ، دون ان يشمل ذلك اجور الشحن نفسها . — شرط مصاريف الايصال
ان هذا الشرط رقم (١٢) الذي لا ينطبق على الخسارة المشتركة (العامة) او مصاريف الانقاذ سوف يخضع للاستثناءات الواردة في الشروط ٤ و ٥ و ٦ و ٧ اعلاه كما انه لا يشمل المصاريف الناشئة عن الخطأ او الاهمال او الاعسار او العجز المالي للمؤمن له او مستخدميه .

(١٣) لا تدفع التعويضات عن الخسارة الكلية التقديرية بموجب هذا التأمين الا اذا تم التخلي لاسباب معقولة عن الاشياء المؤمن عليها كما لو بدا ان الخسارة الكلية الحقيقية لا يمكن تفاديها او اذا كانت تكلفة استرداد تلك الاشياء وتجديدها وارسالها الى مكان الوصول المسمى في الوثيقة تتجاوز قيمتها عند الوصول . — شرط الخسارة الكلية التقديرية

(١٤) — شرط زيادة القيمة

١/١٤ اذا اجرى المؤمن له اي تأمينات اضافية على البضاعة المؤمن عليها بموجب هذه الوثيقة فان القيمة المتفق عليها للبضاعة تعتبر اجمالي مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة وجميع مبالغ التأمين الاضافية الاخرى التي تغطي الخسارة ، وتصبح مسؤولية الشركة بموجب هذه الوثيقة هي نسبة مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة الى اجمالي مبالغ التأمين المشار اليها
وفي حالة وجود مطالبة يجب على المؤمن له ان يقدم الى الشركة ايضاحا بمبالغ التأمين تحت كل التأمينات الاضافية الاخرى

٢/١٤ يسري هذا الشرط في حالة اجراء التأمين على اساس زيادة القيمة
تعتبر القيمة المتفق عليها للبضاعة مساوية للقيمة الاجمالية المؤمن عليها بموجب التأمين الاصلي وجميع المبالغ التأمينية الاضافية التي اجراها المؤمن له على البضاعة لتغطية الخسارة وتصبح مسؤولية الشركة بموجب هذه الوثيقة هي نسبة مبلغ التأمين بموجب هذه الوثيقة الى اجمالي مبالغ التأمين المشار اليها .
وفي حالة وجود مطالبة يجب على المؤمن له ان يقدم الى الشركة ايضاحا بمبالغ التأمين تحت كل التأمينات الاضافية الاخرى

منفعة التأمين :

(١٥) لا يؤول هذا التأمين لمنفعة الناقل او اي وكيل حمولة اخر . — شرط عدم الايلولة

تقليل الخسارة الى الحد الادنى :

(١٦) من واجب المؤمن له ومستخدميه ووكلائه فيما يتعلق بالخسائر التي يمكن استردادها بموجب هذه الوثيقة ان : — شرط واجبات المؤمن له

١/١٦ يتخذوا الاجراءات المعقولة بقصد تفادي او تقليل هذه الخسارة الى الحد الادنى ، و

٢/١٦ أن يتأكدوا من ان كافة الحقوق تجاه الناقلين ووكلاء الحمولة والاطراف الاخرى قد تمت المحافظة عليها وممارستها على نحو صحيح .
وعلى الشركة بالاضافة لاية خسارة قابلة للتعويض بموجب هذه الوثيقة ان تعوض المؤمن له عن اية مصاريف يتكبدها بصورة صحيحة ومعقولة في سبيل قيامه بهذه الواجبات .

(١٧) لا تعتبر الاجراءات التي يتخذها المؤمن له او الشركة لغرض انقاذ او حماية او استرداد الاشياء المؤمن عليها تنازلا أو قبولا بالتخلي او بصورة اخرى اجحافا بحقوق اي من الطرفين . — شرط التنازل

تجنب التأخير :

(١٨) ان من شروط هذا التأمين ان يتصرف المؤمن له تصرفا معقولا وسريعا في كل الظروف التي تقع تحت سيطرته — شرط التصرف المعقول

ملحوظة :

من الضروري ان يقوم المؤمن له بتقديم اخطار تحريري فوري الى الشركة عند علمه باي ظرف يمكن ان يتسع نطاق هذا التأمين ليشمله وان اي حق له في التعويض بموجب هذه الشروط يتوقف على تنفيذه هذا الالتزام .

شروط التأمين الخاصة بالتأمين على البضائع من الخسارة الكلية الناجمة عن الخسارة الكلية للسفينة الناقلة و / أو الطائرة الناقلة و / أو الشاحنة الناقلة

1) الاخطار المؤمنة :

يغطي هذا التأمين الخسارة الكلية للبضاعة المؤمن عليها نتيجة الخسارة الكلية للسفينة الناقلة و / أو الطائرة الناقلة و / أو الشاحنة الناقلة باستثناء ما نص عليه في الاستثناءات المدرجة ادناه .

2)الاستثناءات :

2) لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الاحوال الخسائر الناجمة عن : -

1/2 الخسارة المشتركة (العوارية العامة) ومصاريف الانقاذ التقديرية او المحددة .

2/2 المسؤولية طبقا لاحكام شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك .

3/2 عمليات الاستيلاء او الحجز او القبض او الايقاف او المنع وما ينشأ عنها او عن محاولة القيام بها من نتائج الالغام او الطوربيدات او القنابل او غيرها من ادوات الحرب المهملة .

4/2 الحرب او الحرب الاهلية او الثورة او العصيان او التمرد او النزاعات المدنية الناشئة عنها او اية اعمال عدائية ترتكبها قوة محاربة او ترتكب ضدهـا او اي سلاح حربي يستخدم الانشطار او الانصهار الذري او النووي او ما يشابهها من المواد او القوى الاشعاعية .

5/2 الخسائر التي يسببها المضربون عن العمل او العمال الممنوعون من دخول اماكن العمل او الاشخاص الذين يساهمون في اضطرابات عمالية او الشغب او الاضطرابات الاهلية .

6/2 الخسائر الناجمة عن الاضطرابات او منع دخول الاماكن او الاضطرابات العمالية او الشغب او الاضطرابات الاهلية التي يسببها اي ارهابي او اي شخص يتصرف بدافع سياسي .

7/2 الخسائر الناجمة عن اعمال القرصنة .

لا يشمل هذا التأمين باي حال من الاحوال الخسائر الناجمة عن :

8/2 فشل الرحلة المؤمن عليها .

9/2 عدم صلاحية السفينة الناقلة او المركب للابحار وعدم ملائمة الطائرة و / او الشاحنة لنقل الاشياء المؤمن عليها .

10/2 الخسائر الناجمة عن الاعسار او العجز المالي لمالكي السفينة و / أو الطائرة و / أو الشاحنة او مديريها او مستأجريها او مشغليها .

11/2 الخسائر الناجمة عن سوء التصرف المقصود من جانب المؤمن له .

3) المـــدة :

يبدأ مفعول هذا التأمين وقت تحميل البضاعة على متن السفينة الناقلة و / أو الطائرة الناقلة و / أو الشاحنة الناقلة في مكان بدء النقل المسمى في الوثيقة ويستمر خلال عملية النقل الاعتيادية وينتهي بمجرد وصول السفينة الناقلة و / أو الطائرة و / أو الشاحنة الى ميناء و / أو مطار الوصول النهائي و / أو مكان الوصول النهائي.

4) تغيير وسيلة الشحن (الأقطرمة) :

من المفهوم والمتفق عليه انه من غير المسموح ان يتم تغيير وسيلة الشحن .

5) المستندات المطلوبة في حالة وجود مطالبة :

لكي يتم النظر في المطالبات الناشئة بصورة سريعة ، فانه من المفهوم والمتفق عليه ان المسـؤولية تقع على عاتق المؤمن له لدعم مطالبته بجميع المستندات والوثائق الواردة ادناه وخلال مدة اقصاها ثلاثة شهور من تاريخ وقوع الضرر : -

1 – وثيقة التأمين و / او شهادة التأمين الاصلية .

2 – بوالص الشحن الاصلية .

3 – الفواتير التجارية الاصلية، بيان التعبئة ، شهادات المنشأ والأوزان الصادرة عن البائعين مصدقة وموقعة .

4 – شهادة صلاحية الباخرة و / أو الطائرة للابحار صادرة عن جهات رسمية معترف بها .

5 – تقارير الخسارة صادرة عن جهات رسمية او سلطات مختصة .

6 – تقارير معاينة صادرة عن معاينين مستقلين ويعملون بصفة معترف بها .

6) منفعة التأمين :

لا يؤول هذا التأمين بأي حال من الاحوال لمنفعة الناقل أو اي وكيل مودع آخر .